

انترناشيونال



مجلة إقتصادية دورية وعالمية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- المؤتمر البحري الدولي العاشر (ماركوكه 10)
- النقل البحري الإستراتيجي الكئيف في حين تدوير اللوجي
- إجتماع مجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية الخامسة والثلاثون

- تعريف ومفهوم الإدارة اللوجيستية
- مواجهة التحديات لصناعة النقل البحري
- ومنازل ملك البحث العلمي مفتوحاً.. نشاط صياغة على نرف العقول
- ازدياد دراسة القراصنة البحرية



انترناشيونال نت
الإسكندرية

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
sc**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008

براءة الإسلام من الإرهاب

لقد أصبحت ظاهرة الإرهاب القزوة الرئيسية الموجهة إلى كثير من السياسات الخارجية في عالم اليوم، وحظيت هذه الظاهرة باهتمام العالم الذي ربط بين الإرهاب والأوضاع السياسية والاقتصادية في بلدان الشرق الأوسط الذي



يوسد معظمها الفقر والبطالة ويثنى المشاركة السياسية. إن الإرهاب والعنف ظاهرة خبيثة أدت إلى حالة الرعب التي تعيشها الشعوب في مختلف دول العالم خاصة وأن قادة الجماعات والمنظمات الإرهابية يعيدون أنفسهم رسل السماء لرغم أعلام الدين الإسلامي عالية في قارات العالم، ويتهمون المنظمة العربية بعدم تطبيق شريعتهم التي ينسبونها ظلماً وهتافاً للإسلام، دين السلام والرحمة واحترام حق الإنسان في حياة آمنة.

لقد تعرض الإسلام خلال الفترة الماضية - وأزال - لهجمات شرسة بعد ربطه بالإرهاب مما كان له أكبر الأثر على التنمية والأوضاع الاقتصادية.

إن ظاهرة الإرهاب تتصاعد يوماً بعد يوم، وتشمل الدول العربية والإسلامية وعدد من الدول الأجنبية، حتى أصبح أمن الدول مهدداً، وبالرغم من كثة الإجراءات الأمنية التي تتخذها دول العالم فإن عمليات العنف والإرهاب تتزايد في كل الاتجاهات للإيقاع بالكر بعد من الضحايا الأبرياء في مختلف مناطق العالم، وقد تعدى عدد القتلى من ضحايا الإرهاب الستةائة قتيل خلال العام الماضي، ويسعى تنظيم القاعدة منذ أحداث سبتمبر لتوفير البعثات الإقليمية في الشرق الأوسط وجنوبي آسيا لسرعة تجنيد أعضاء جدد في صفوفه.

إن الولايات المتحدة الأمريكية تهم الحكومة والشعب الإسلامي بعدم بذل ما فيه الكفاية لإيقاف العمليات الإرهابية التي يقوم بها من إختاروا العنف وسيلة لإعان أهدافهم الهدامة، وتناست أمريكا أن ما تفعله في أنحاء العالم وخاصة تاييها إسرائيل وفزوها العراق ساعد على إثارة ونشر الإرهاب في أماكن عديدة. لقد أكد محمد البرادعي رئيس الوكالة الدولية للطاقة على أن الرعب النووي قائم لا محالة، ويطلب بسرعة التصرف الفعال لمواجهة هذا الرعب، واتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع الإرهابيين من الحصول على الأسلحة النووية.

كما أن الرئيس حسني مبارك نادى في كثير من المناسبات بضرورة الإسراع في عقد مؤتمر دولي تحت مظلة الأمم المتحدة للبدء في مواجهة الإرهاب بشكل جماعي بعد وضع إطار قانوني وإجرائي دقيق يحدد التزامات كل دولة في مجال إجراءات مكافحة، ووضع توصيف محدد للتعايير المتبعة بالإرهاب، بجانب وضع حد فاصل بين الإرهاب وحق الشعوب في مقاومة الاحتلال الأجنبي لأراضيها، وقد دعا المشاركون في المؤتمر الدولي للمجلس الأعلى للشئون الإسلامية الأخير إلى عقد مؤتمر دولي لمكافحة الإرهاب، إن الأفكار الإرهابية لا يقبلها دين أو عقيدة وبالأخص الدين الإسلامي السمح الذي من أساسياته تحريم القتل إلا بالحق والقانون.

إن الأمر يتطلب إعادة النظر في طرق مقاومة ظاهرة الإرهاب وصياغة إستراتيجية عالمية مشتركة لهذه المقاومة يراعى فيها كثة مكونات هذه الظاهرة والعوامل التي تساندتها .. فالإجهاط والياس والمشكلات الاقتصادية الكثافة التي تتر بها معظم الدول العربية وعلى رأسها الفقر والبطالة تعتبر أساساً لصنع الإرهابيين.

ولذا فإنه من الضروري تدعيم التعاون والتكامل الاقتصادي بين الدول الإسلامية، وتوحيد المواقف والسياسات العربية، وتقديم صورة صحيحة للعالم تعكس الاعتدال والتسامح، ونفي الإرهاب والتطرف، ونشر للعالم المفهوم الصحيح للإسلام الذي يدعو إلى احترام الآخر وحقوق الإنسان وتطبيق الديمقراطية.

عاصم السيد أحمد

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04781267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صالح الدين النشائي

أ.د. عصام شحرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المستشار القانوني

محمد محمود بدر

محامي بالنقض

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البنهاوي

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية

* ريان أحمد بدوي

* السيد عبد الجيد السيد

* شرين جلال منير

* عبد الرحيم مصطفى

* ميادة محمود

* ياسمين عبد المجيد

الكاتب

السعودية - جدة

* مركز الريان محمد عبد الإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (966) - (2) - (6533724)

فاكس: (966) - (2) - (6533684)

سوريا

* ريان/ رامي تحوف

محمول

فاكس

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

هاتفون المراسلات

Tel. +2-0122586455 القاهرة

Telefax. +2-03-4275117 إسكندرية

الافتان: 51 في فيكتور عمانويل - سنجوة

الدور الرابع شقة 19 إسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



دوريات إقتصادية



المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر
من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بأدوارها بالاتصال لت حجز مساحة الإعلان



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات الرائدة العاملة في مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التي تتلاد محطة حاويات الشركة.
تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية في تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .

زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى أكثر من ٩٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة في ٢٠٠٦/٢٠٠٥ م .
تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

شاطر تداول الحاويات

ساحة الحاويات ٣٥٠٠٠ م٢
الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

المعدات : ٧ ونش رصيف عملاق .
٢ ونش رصيف متحرك . ٦ ونش ساحة عملاق (RTG)
٣ ونش ساحة (R.S) ٧ جرار موائى بالمقطورة .

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب .
الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠ طن .
معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يومياً .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٢٥٠٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٢٠٠٠ م٢ .

شارع مصطفى كامل وعزمى ميناى هيلة ميناء بورسعيد الدور السادس

WEB: www.pscchc.com

E-MAIL: info@pscchc.com

٠٦٦٣٢٢٠٤١٩ فاكس

٠٦٦٣٢٢٠٤١٩ - ٢٢٣٧١٥١ ت

تداول الحاويات والبضائع





MAHONEY

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said

Head Office:

31, Sultan Hussein St.
21519 Alexandria, Egypt.

P.O. Box: 629

Tel.: +203 4831000 (6 Lines)

Fax: +203 4832000

www.mahoneyegypt.com



Royal Logistic Co. invited their European Agents & Key Clients in addition to Sokhna Port Management in a great Reception

Royal Logistics held a reception at Blue Nile Cruise (Cairo) on 05/11/2007 .

The invitees were the European Agents of Royal Logistics and Key Clients in the Egyptian market in addition to Sokhna port management.

The main purpose of the reception is to activate the traffic between Europe and Egypt and to strengthen the relations between Royal logistics, their agents and the Valued Customers.



تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية

بقلم / سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



أولاً: تعريف اللوجيستيات:

- 1 - هي فرع / شعبة من العلوم العسكرية يقتصر بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الإحتياجات والأعداء وما يلزمها من المرافق والتسهيلات.
- 2 - هي العمليات العسكرية تعنى اللوجيستيات إيصال المُن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب.
- 3 - هي المجال الصناعي فإن نظير معنى اللوجيستيات هو إدارة المواد (Materials Management) أو إدارة التوزيع السلمي (Physical Distribution) (السادي)

(Management)

4 - هي الأنشطة التجارية فإنها تتعلق بتدبير المواد (Procurement) وتوزيعها (Distribution) وإعادة الطلب (Re-ordering) هذه العناصر الثلاثة يمكن توضيحها على النحو التالي:

1 - تدبير / توريد المواد (Buying/ Purchasing/ Procurement) هي مجال الأعمال تعنى الكلمة (المصطلح) عملية أو مسئولية الحصول على المواد والمستلزمات والخدمات التي تحتاج إليها أعمال الشركة أو الوحدة الإنتاجية ويشمل ذلك عملية الشراء وإعداد المواصفات وإسترجاع العروض ومعاينة المواد وتخزينها وتوزيعها وما إلى ذلك.

ب - التوزيع (Physical Distribution/ Distribution) هي الأنشطة التجارية تعنى الكلمة (المصطلح) مجموعة من العمليات تشمل تجهيز البضائع وبيعها وشحنها وتداولها في الموانئ البحرية والجوية ومحطات السكة الحديدية والمحطات البرية وتخزينها وتوزيعها

أي حركة البضائع أو السلع وإنتقالها من المنتج إلى المستهلك النهائي للكلمة معنى أوسع من كلمة التسويق (Marketing) لأنها تشمل عمليات الإعلان والبيع والتعبئة والتخزين بالإضافة إلى تحضير البضائع وتجهيزها ونقلها.

ج - إعادة الطلب/ نقطة إعادة الطلب (Re-ordering Point) وهذه العملية التجارية لها ثلاثة أوجه على المستوى اللوجستي:

- 1 - طلب مرجح/ متكرر (Back Order) وهو عبارة عن جزء من طلبية بضائع لا يمكن شحنه وتسليمه مع البضائع المطلوبة، ولهذا فهو يعتبر على نحو تلقائي بمثابة طلبية جديدة تضمن إلى المشتري طلاً تصبح جاهزة دون أن يضطر صاحبها إلى تقديم طلب شراء جديد.
- 2 - الطلب الشامل / الدائم (Blanket Order) ويعرف كذلك بأنه (Standing Order) وهو طلب شراء لفترة زمنية طويلة لأصناف محددة عادة ما تكون سنة.
- 3 - طلب شراء (Purchase Order) وهو عبارة عن تفويض كتابي معتمد من الجهة المختصة في الشركة طلب فيه من المورد أو البائع تقديم بضائع أو خدمات بأثمان محددة وتسليمها في مكان محدد وفي وقت معين.

وفي صناعة اللوجيستيات تبرز أهمية عنصر الوقت الذي تطورت مفاهيمه مع تنوع الإنتاج والمبادئ والمفاهيم والتطبيقات الاقتصادية في شتى قطاعاتها .. هذه التدرجات جاءت بمثابة مرآة عاكسة لطبيعة مدى التقدم العلمي.

فالمركبة الأولى عرف الوقت بأنه يساوي ثروة Time is money

- والمركبة الثانية بأنه النصر أو الغلبة Time is victory

- والثالثة بأنه جوهر التنمية والتطوير Time is the essence of development

تشمل بذلك على نحو وثيق أن اللوجيستيات شأنها شأن القطاعات الاقتصادية الأخرى هي بنية الإقتصادات الكلية إذ إنقسمت إلى

1 - Micro - logistics

2 - Macro - logistics

لوجيستيات قطاعية

لوجيستيات كلية (عربية)

يتضمن ذلك جلياً حين يشار إلى الوقت البيني اللازم لإنجاز الأنشطة التجارية والصناعية بتعريف (Lead Time) بإعتبار أن هذا الوقت عنصر هام من مكونات صناعة اللوجيستيات .. فما هو هذا الوقت البيني أو العنصر؟

- 1 - هي أعمال الشراء تعنى العيار الوقت المخطط ما بين تقديم طلب شراء البضاعة والوقت المتوقع أو المحدد لتسليمها.
- 2 - وفي عمليات التصنيع تعنى إجراءات وضع جداول الإنتاج الزمنية الوقت الذي يقع بين تلقي المادة الأولية أو القطعة المطلوبة صنعها للمادة في أول العملية الإنتاجية إلى الوقت الذي تكون فيه جاهزة لرحلة التصنيع التالية - أو إعتبارها منتجاً تام الصنع.

ثانياً: التطبيقات العملية:

* تقوم الإدارة اللوجيستية على ركيزتين هامتين هما:

1 - Resources Management إدارة الموارد

2 - Time Management إدارة الوقت

1 - بالنسبة لإدارة الموارد فإنها معنية في الأساس بتحقيق أقصى فائدة ممكنة من الموارد التالية:

أ - الموارد البشرية ب- المعدات والتجهيزات (الأصول)

ج - الموارد المالية

د- الموارد العلمية والتكنولوجية / الموارد المعرفية / الفنية.

2 - بالنسبة لإدارة الوقت فهي تجمع عناصر ثلاثة في مزيج متناغم وهي

أ- عنصر الوقت ب- عنصر الجهد ج - عنصر النقطة

هذه العناصر الثلاثة هي التي تحقق الميزات التنافسية في عصر العولمة الذي ينتهج فلسفة منافسة لفتح الرباب (Cut throat Competition)

ثالثاً: الخلاصة

1 - أن التلاحق بإعتبارها أحد التطورات العالمية على سلم الحضارة الإنسانية هي التي إستولت صناعة الخدمات اللوجيستية.

2 - أن اللوجيستيات الآن صارت من أهم أسلحة صناعة المراكز التنافسية في العالم.

3 - وهي كذلك من ضمن عناصر الإستقواء للكتل الاقتصادية الدولية.

4 - أن المبادلات التجارية الدولية هي أكبر مستهلك للخدمات اللوجيستية.

5 - وأن الموانئ البحرية تحولت إلى أكبر منتج دولي للخدمات اللوجيستية.

6 - أن الشبكة العنكبوتية للخدمات اللوجيستية العالمية

(Global Logistics Supply Chain)

صارت من أهم مولدات الدخل / القيم المضافة لدول كثيرة في العالم.

7 - من حيث التقسيمات اللوجيستية كذلك فإن التجارة الدولية التي تشجع وبإيمنة شحنتها للشحن من الباب إلى الباب / من المصدر إلى المستودع (From door to door) ويتم نقلها وتداولها وفق حلقات النقل الدولي المتعدد الوسائط والوسائل

(Multimodal Transportation) فإنها في هذه الحال تعتبر مشحونات

أقطرية (مسافة) Transshipment.

8 - من الناحية العملية والفنية فإن اللوجيستيات لمشروعات البضائع بشروط الشحن والتداول (Cost, insurance and Freight = CIF) تزيد خطواتها عن

البضائع بنظام (Cost and Freight = C&F) وبما مما يزيدان في حلقات

الخدمات اللوجيستية عن البضائع بنظام (Free on Board = FOB) .

9 - يستخلص من هذا أن المبادلات التجارية الدولية تقيم مقام الدورة العموية وأن

صناعة الخدمات اللوجيستية تعد بمثابة الدورة التنفسيية ويسمى اللوجيستيات ما بين أديم سكة الحديد كبرى الخدمات ويحتل منذ أن وجدت التجارة ما بين الأمم

وثورة اللوجيستيات القائمة مستنسى بالتجارة الدولية إلى أفاق غير مسبوقة بتخليق.



بحضور سفير الترويج ورئيس جامعة مولدى الترويجية

الأكاديمية العربية تحتفل بالدفعه الرابعة عشر فى دبلومه النقل الدولى واللوجيستيات

إحتفلت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بيده الدراسة فى دبلومه النقل الدولى واللوجيستيات الدفعة الرابعة عشر بحضور السيد توماس هاف سفير الترويج بصمر والسيدة سولافى فانتى رئيس جامعة مولدى الترويجية والدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والدكتور أحمد عبد المنصف مهندس علم اللوجيستيات ببارقيا والعالء العربى ورئيس مجمع اللوجيستيات بالاكاديمية والدكتورة إيمان رمضان عبيد معهد النقل الدولى واللوجيستيات وذلك يوم الأحد الموافق الرابع من نوفمبر 2007.

يأتى هذا الإحتفال فى إطار التعاون بين الأكاديمية العربية وجامعة مولدى الترويجية وهيئة المعونة الترويجية "NORAD" وهو تعاون يتم على خلفية عدة إتفاقيات بين الجهات الثلاث إستمر نجاح على مدار أربعة عشر عاما.

بيده الإحتفال بكلمة الدكتور فاروق ملى ربح فيها بالمتحدث ثم عرض بيده ذلك فيلماً تسجيلياً عن تاريخ الأكاديمية وأنشطتها المختلفة. وتحدث الدكتور أحمد عبد المنصف فقال إن ثورنى تكنولوجيا المعلومات والنقل نتج عنها تعاملات قيمة الوقت وإنخفاض تكلفة النقل وبهذا للشباب غير متوافران فى معظم الدول النامية ولذلك فإن هذه الدول تحتاج إلى خبراء متخصصين فى اللوجيستيات وفى جميع الشركات الكبرى أصبح هناك أقسام رئيسية لإدارة اللوجيستيات

وقالت السيدة سولافى فانتى رئيس جامعة مولدى الترويجية فى كلمتها أنها تشمر بالسعادة بهذا الإحتفال خاصة وأن هذه هى زيارته الأولى إلى مصر وإلى مدينة الإسكندرية تحديداً وإلى الأكاديمية العربية بشكل خاص الأمر الذى شجعت معه بأن الأكاديمية مكان مثالى وشيق للدراسة ويستحق بالفعل أن يكون موطناً علمياً كبيراً يفتح على كل مصرى. وأكد السيد توماس هاف سفير الترويج بصمر أنه يرغب هناك في جوده فى مصر كسفير لترويجي إلا أنه يشعر بأن هذا التعاون بين مصر والترويج فى مجال الدراسات العليا سيكون خطوة هامة فى إطار تنمية الدراسات البحرية فى الدول النامية التى يدرس طلابها فى الأكاديمية من خلال منحة هيئة المعونة الترويجية وأبدى شكره للأكاديمية على تقديمها هذا الدعم والتعاون.

وقال الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية أن دولة الترويج دولة لها ثقل فى مجال النقل البحرى ولها خبرات فى صناعة السفن وفتون البحر ودائماً تقود الدول الأخرى فى التغيرات المتصلة بالنقل البحرى ولقد تم منحه الدكتور أحمد عبد المنصف فى الترويج وأشار إلى أن الأكاديمية لديها هيئة تدريس على درجة عالية من الكفاءة تقوم على التدريس وتنمية الموارد البشرية على مناهج علمية ممتازة وهؤلاء يتم إختيارهم بعناية فائقة وعلى أسس علمية سليمة.

على هامش الإحتفال عقدت عدة إجتماعات مع الجانب الترويجي للتسيق حول منكرة تقاهم إنشاء الجامعة الدولية للوجيستيات على غرار الجامعة الدولية للنقل البحرى المقامة فى السويد لتقديم دراسات عالية تقدم العالم العلمى والدول العربية بشكل خاص ودول العالم بشكل عام فى علم اللوجيستيات لتفصيل الموارد البشرية فى ظل العولمة ومتطلباتها.

Shipping Co. Based in Alex. Is Seeking to Hire

MARINE / CARGO

SURVEYOR

AN EX-CH.OFFICER /EX-SEA MASTER/EX-CH. ENGINEER:

- Capable of performing Marine Surveys as: Condition, Draft, Bunker, Annual Safety Inspection, On /Off Hire Surveys and Hull & Machinery Damage surveys etc...

REQUIREMENTS:

5 years experience at least -40 years old max. - English language - Business & Report writing skills- Computer skills
please send your CV on :

shipping.alex@yahoo.com

(Dead Line 31-12-2007)



خدمات تصليحية

جديلية كعك هيو كاديا



فى لقاء مع المهندس منحت القاضي - نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة كادمار، حول الإستعداد لموسم شحن الحاصلات الزراعية والمخارج عن طريق الحاويات والسفن التجارية، أضاف بأنه تم تطوير الخدمة هذا العام وذلك لماكبة التطور الملحوظ فى صادرات الحاصلات الزراعية المصرية.

حيث تم إنشاء خط بوخر ثلاثة من ميناء السويس - الأديبة وذلك لخدمة موانئ إيران، بناماً على طلبات السادة مصدري الحاصلات الزراعية خلال العام الماضى، وذلك مع بداية شهر ديسمبر 2007، مع الأخذ فى الإعتبار الشروط اللازمة فى درجات الحرارة وبخلافه.

هذا بالإضافة إلى خطوط البواخر الثلاثة الموجودة فى إتجاهات البحر الأسود وشمال غرب أوروبا. أما بالنسبة للحاويات الثلاثة، فإن الخط للمحلى ميهندى والذى يعتبر من أكبر خطوط العالم للملاحة للموايت يقوم بخدمة موانئ الشرق الأقصى.

ومع أسطول النقل الخاص بشركة جلوبال لوجيستكس (إحدى شركات المجموعة)، فإنه يسعدنا تقديم خدمات النقل والخدمات اللوجيستية من خلال أفراد شركات المجموعة بما لهم من خبرة كبيرة فى هذا المجال

النقل البحري الاستراتيجي الكثيف في حرب تحرير الكويت

دروس ونتائج

سيتفق أو يختلف المعلقون والمحللون العسكريون والسياسيون في كثير من جوانب حرب تحرير الكويت سياسياً وعسكرياً، إلا أن الجميع يجمع على شيء واحد ألا وهو أن القوات المحمولة بحراً كانت الركيزة الأساسية التي بنى عليها النصر في هذه الحرب وإن لم يظهر هذا الدور بنفس الوضوح الذي ظهرت به أدوار القوات الجوية والبحرية.

لقد كانت القوات المحمولة بحراً هي قوة الردع الأساسية التي منعت العراق منذ المحطات الأولى لغزو الكويت من الاستمرار والتقدم نحو المملكة العربية السعودية ودول الخليج.

إن القوات البحرية لدول التحالف والقوات الأخرى التي اشتركت في حرب تحرير الكويت لم تكن لتصل إلى ميدان المعركة دون الكثافة التي تمت بها أعمال النقل البحري الاستراتيجي وتأمين هذه القوات المحمولة بحراً أثناء تحليها وإجارتها وتزويدها.

قامت الولايات المتحدة الأمريكية في الخمسينات من القرن العشرين ببناء قوة بحرية أسمتها "قوة النقل البحري الاستراتيجي" في إطار برنامج بلغت تكلفته 7 بلايين دولار أمريكي وقد اشتملت هذا القوة على ثلاث نوعيات من سفن المركز المسبق هي سفن نقل ذات حمولات كبيرة تحمل أسلحة ومعدات لنوات الانتشار السريع "الموجودة في دول أوروبية". هذه السفن جاهزة للتحرك من أماكن مركزها بالبحر الهندي إلى منطقة العمليات بالخليج العربي فور اندلاع لوائح الانتشار السريع التي تستخدم أسلحتها ومعدات النقل المحمولة بحراً على هذه السفن في موانئ الخليج.

سفن (نشطة) وسفن (جاهزة) وسفن (مستعدة) وسفن (النقل السريع) والسفن (المستأجرة)

1990 حتى ديسمبر 1990 أما المرحلة الثانية للنقل البحري فقد حملت السفن المستأجرة تتكون من 13 سفينة في ثلاث أسراب تم نشرها فيما يسمى "سفن التركيز المبين Prepositioning ships" سرب في قاعدة "ديوجوباريسا" سرب في قاعدة جوام في المحيط الهندي وسرب في إحدى قواعد القوات الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية.

كل سرب من هذه الأسراب يتكون من عدة سفن تحمل الأسلحة الثقيلة ومعدات وخفيرة والأمداد الخاصة بكل لواء من ألوية مشاة البحرية التي تشكل قوة الانتشار السريع وتتكون من عدة سفن ويوم إداره هذه الأسراب أطقم بحرية عسكرية بالإضافة إلى 11 سفينة تحمل اسم "سفن الأسراب العائمة" وهذه سفن تحمل معدات وخفيرة وإمدادات للقوات البحرية والقوات الجوية، وهي أيضاً مستعدة مسبقاً في قاعدة "ديوجوباريسا" ويضم قواعد البحر المتوسط، ويوم إداره هذه السفن أطقم بحرية مدنية.

ثانياً: السفن الجاهزة: تتكون من سرب من سفن النقل السريعة 8 سفن ويسمى السرب الأول ويمكنه نقل المعدات والأسلحة الثقيلة لفرقة كاملة تعادها يعمل إلى خمسة عشر ألف فرد بمعادتهم في المرة الواحدة، يرافقه سفينتين مستشفي وسفيتين لمساعدات الواحدات الجوية الخاصة بلفاف مشاة الأسطول وتدار كل هذه السفن بأطقم مدنية مخفية في وقت السلم.

ثالثاً: السفن المستعدة: عددها 94 سفينة وهي سفن نقل بحري حديثة تم إجراء تعديلات عليها لتلائم نقل المعدات العسكرية، كما أن بعض هذه السفن مزودة بمعدات شحن وتفرغ مناسبة للعمل في موانئ ليس بها تسهيلات شحن وتفرغ كبيرة. ويمكن رفع إستهلاك هذه السفن لكي تكون جاهزة خلال 20-10 يوماً من طلبها كما أنها تعتبر جزءاً من إحتياطي يسمى "أسطول النقل العسكري الإجمالي الوطني" يقدر حجمه بـ 244 سفينة مصموم فيها 94 ألف طن من المعدات. وقد راد عدد هذه السفن المستعدة من مجموع 94 إلى 142 سفينة قبل بدء غزو العراق عام 2003.

لقد كانت سفن التركيز المسبق على درجة عالية من الكفاءة بحيث وصلت السفن المشركزة في قاعدة "ديوجوباريسا" إلى ميناء الجليل بالضلع الغربي يوم 15 أغسطس 1990 وقد استلغمت القوات البرية الأمريكية بعض البوابات التي كانت تحملها هذه السفن إلى جانب نباتات الأسطول، وبالإضافة إلى سفن التركيز المسبق "كلمة مسبقاً" استخدمت أيضاً سفن النقل السريع والسفن "المستأجرة" في نقل القوات بالأسلوب الآتي:

أولها: سفن النقل السريع: استخدمت منذ بداية الرحلة الأولى للنقل البحري من 7 أغسطس 1990 حتى 5 ديسمبر 1990 ومندها 179 سفينة تم طلبها يوم 7 أغسطس 1990 وتجمعت بميناء "سافانا" بالولايات المتحدة الأمريكية يوم 10 أغسطس أي بعد 7 أيام من طلبها - أضيف إليها 3 سفن نقل بحرية بعض هذه السفن نقلت المعدات الثقيلة لفرقة 23 مشاة ميكانيكية التي أبحرت يوم 14 أغسطس لتصل إلى ميناء جيبول بالسعودية يوم 27 أغسطس 1990 بعد أن قامت بمسافة قدرها 8700 ميل بحري بسرعة 27 عقدة.

خامساً: السفن المستأجرة: عددها 49 سفينة انضمت إلى سفن النقل السريع وقد استأجرت من دول أخرى أجنبية بلغت 26% فقط من المعدات الأمريكية الأوروبية في المرحلة الأولى للنقل البحري أغسطس



لواء بحري

يسرى قنديل

حيث ينقل إليها جواً أفراد القوات البحرية الأمريكية التي تستخدم أسلحتها ومعدات النقل المحمولة بحراً على هذه السفن في موانئ الخليج.

سفن (نشطة) وسفن (جاهزة) وسفن (مستعدة) وسفن (النقل السريع) والسفن (المستأجرة)

1990 حتى ديسمبر 1990 أما المرحلة الثانية للنقل البحري فقد حملت السفن المستأجرة تتكون من 13 سفينة في ثلاث أسراب تم نشرها فيما يسمى "سفن التركيز المبين Prepositioning ships" سرب في قاعدة "ديوجوباريسا" سرب في قاعدة جوام في المحيط الهندي وسرب في إحدى قواعد القوات الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية.

كل سرب من هذه الأسراب يتكون من عدة سفن تحمل الأسلحة الثقيلة ومعدات وخفيرة والأمداد الخاصة بكل لواء من ألوية مشاة البحرية التي تشكل قوة الانتشار السريع وتتكون من عدة سفن ويوم إداره هذه الأسراب أطقم بحرية عسكرية بالإضافة إلى 11 سفينة تحمل اسم "سفن الأسراب العائمة" وهذه سفن تحمل معدات وخفيرة وإمدادات للقوات البحرية والقوات الجوية، وهي أيضاً مستعدة مسبقاً في قاعدة "ديوجوباريسا" ويضم قواعد البحر المتوسط، ويوم إداره هذه السفن أطقم بحرية مدنية.

ثانياً: السفن الجاهزة: تتكون من سرب من سفن النقل السريعة 8 سفن ويسمى السرب الأول ويمكنه نقل المعدات والأسلحة الثقيلة لفرقة كاملة تعادها يعمل إلى خمسة عشر ألف فرد بمعادتهم في المرة الواحدة، يرافقه سفينتين مستشفي وسفيتين لمساعدات الواحدات الجوية الخاصة بلفاف مشاة الأسطول وتدار كل هذه السفن بأطقم مدنية مخفية في وقت السلم.

ثالثاً: السفن المستعدة: عددها 94 سفينة وهي سفن نقل بحري حديثة تم إجراء تعديلات عليها لتلائم نقل المعدات العسكرية، كما أن بعض هذه السفن مزودة بمعدات شحن وتفرغ مناسبة للعمل في موانئ ليس بها تسهيلات شحن وتفرغ كبيرة. ويمكن رفع إستهلاك هذه السفن لكي تكون جاهزة خلال 20-10 يوماً من طلبها كما أنها تعتبر جزءاً من إحتياطي يسمى "أسطول النقل العسكري الإجمالي الوطني" يقدر حجمه بـ 244 سفينة مصموم فيها 94 ألف طن من المعدات. وقد راد عدد هذه السفن المستعدة من مجموع 94 إلى 142 سفينة قبل بدء غزو العراق عام 2003.

لقد كانت سفن التركيز المسبق على درجة عالية من الكفاءة بحيث وصلت السفن المشركزة في قاعدة "ديوجوباريسا" إلى ميناء الجليل بالضلع الغربي يوم 15 أغسطس 1990 وقد استلغمت القوات البرية الأمريكية بعض البوابات التي كانت تحملها هذه السفن إلى جانب نباتات الأسطول، وبالإضافة إلى سفن التركيز المسبق "كلمة مسبقاً" استخدمت أيضاً سفن النقل السريع والسفن "المستأجرة" في نقل القوات بالأسلوب الآتي:

أولها: سفن النقل السريع: استخدمت منذ بداية الرحلة الأولى للنقل البحري من 7 أغسطس 1990 حتى 5 ديسمبر 1990 ومندها 179 سفينة تم طلبها يوم 7 أغسطس 1990 وتجمعت بميناء "سافانا" بالولايات المتحدة الأمريكية يوم 10 أغسطس أي بعد 7 أيام من طلبها - أضيف إليها 3 سفن نقل بحرية بعض هذه السفن نقلت المعدات الثقيلة لفرقة 23 مشاة ميكانيكية التي أبحرت يوم 14 أغسطس لتصل إلى ميناء جيبول بالسعودية يوم 27 أغسطس 1990 بعد أن قامت بمسافة قدرها 8700 ميل بحري بسرعة 27 عقدة.

خامساً: السفن المستأجرة: عددها 49 سفينة انضمت إلى سفن النقل السريع وقد استأجرت من دول أخرى أجنبية بلغت 26% فقط من المعدات الأمريكية الأوروبية في المرحلة الأولى للنقل البحري أغسطس





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البحرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضاء - العامرة) لتخزين الحاويات والبضائع

55 : QUAY 45 ALEXANDRIA
EGYPT
TEL : 4800833- 4800834
FAX : 4862124 TELEX : 346664 CH UN
WWW.alexcon.com
alexcon@alexcon.com



٤. إسماعيل مبارك - لواء محمد يوسف - لواء مختار صمار -
٥. عبد الحليم بسيوني - د. أرسلو طائيس - ريان. سعيد بلبح



الانتقل بالحواويات (تكنولوجيا مستقبلية)

تحت رعاية معالي وزير النقل المهندس محمد منصور

نظمها مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري بالإشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري جامعة أرسلوطايس نيا نوبولوس، اليونان، شركة تنمية ميناء السفينة، هيئة ميناء سالونيك، اليونان وذلك بمقتدى ستيلادي ماري، العين السفينة.

• وقد قام بتقديم المؤتمر السيد الرزاز/ محمد سعيد بلبح أمين عام المؤتمر، أعقبها كلمة الوفد اليوناني ١. الدكتور أرسلوطايس نيا نوبولوس AUTH جامعة أرسلوطايس سالونيك .
• وبعدها كانت كلمة رئيس المؤتمر الدكتور/ عبد الطيم بسيوني عميد مركز البحوث والاستشارات نيابة عن الدكتور / جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري .
وقال أن المؤتمر يهدف لأهم وسيلة نقل في العصر الحديث وهي الحاوية والتي كان لها أكبر الأثر في تغيير أنماط وسائط النقل بمختلف أنواعها . وكذلك التأثير على تطور مخططات الموانئ وتكنولوجيا المعدات المستخدمة.
ويأتى كلمة راعي المؤتمر معالي وزير النقل الذي ألقاها نيابة عن سماعته السيد اللواء مختار عبد الواحد صمار رئيس قطاع النقل البحري، وأعلن سياسته إستكمالاً لتطوير قطاع النقل البحري الذي يساهم بنقل 60% من تجارة مصر الخارجية برفع كفاءة أداء الموانئ وبصفة خاصة ميناء الإسكندرية وبمخطط لتتوافق مع أحدث نظم تكنولوجيا المعلومات مع إستكمال أرصفة ميناء السفينة شرق بورسعيد وأوضح سياسته أن الموانئ المصرية قد حققت زيادة خلال العام الأخير وبلغ حجم البضائع المتداولة بها 97 مليون طن وبلغ عدد الحاويات نحو 3.6 مليون حاوية كما إستقبلت الموانئ المصرية 16313 سفينة.
كما طالب اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البري بتشجيع الإستثمار في مجال النقل البحري الذي يرفع من كفاءة أداء قطاع النقل وفي الوقت نفسه يحقق أعلى إستثمار.



د. عبد الحليم بسيوني يسلم هدية تذكارية
للسيد اللواء مختار صمار

وكالات الجلسة الأولى وعنوانها الحاويات والنقل بالحواويات

برئاسة الدكتور / إسماعيل مبارك - المستشار الفني لشركة تنمية ميناء السفينة أستاذ الهندسة المدنية بجامعة القاهرة
• " النقل بالحواويات وأثره على النمط البشري وألقاها " Dr. G. Gotzamanis مدير الإدارة الهندسية- الأكاديمية البحرية التجارية - ماسلونيا - اليونان .
• " التقدم في تنمية البنية التحتية : العرض والطالب والتكنولوجيا تحديات المستقبل وألقاها Prof. Aristotelis Naniopoulos استاذ AUTH جامعة أرسلوطايس سالونيك - اليونان .
• مفهوم The Motorway of the Sea وسوق الحاويات بشرق البحر المتوسط وألقاها Mrs.G.Alfadopoulos-Klimis مستشار النقل - هيئة ميناء سالونيك - اليونان
• الملوحة المبردة وألقاها الأستاذ/ ياسر مصطفى صمار رئيس مجلس إدارة شركة Nile Valley
• تطوير حجم التخليق العالي واستقبلتي شركة قناة السويس لتداول الحاويات وألقاها Mr. Jen Floe المشو للكتب - شركة قناة السويس لتداول الحاويات.



وهدية للسيد اللواء محمد يوسف

الجلسة الثانية

وعنوانها النقل الدولي للحاويات

برئاسة الدكتور Dr.Aristotelis Naniopoulos استاذ جامعة أرسلوطايس - سالونيك
• " التوسيعات النقل الدولي للحاويات : الوضع الحالي والإحتمالات المستقبلية " وألقاها Prof.Dr.G.a Giannopoulos مدير المعهد اليوناني للنقل - جامعة أرسلوطايس - سالونيك
• " تطور الرحلات البحرية القصيرة بمنطقة شرق البحر المتوسط وألقاها " Dr.E.Sambracos الأستاذ بجامعة بيريه - اليونان .
• " دور الحاوية في تنمية النقل البحري بمصر وألقاها " الأستاذ/ محمد الجباصيري عبد الحليم باحث أول بمركز البحوث والاستشارات.
• " إدارة وتشغيل نقل البضائع الخطرة بالحواويات وألقاها " الدكتور / محمد محرم الغبير الكيميائي للهندسة البيئية



وهدية اللواء هشام السرساوي

المؤتمر البحري الدولي العاشر (مارس 2010)



الجلسة الثالثة

وعنوانها تطبيقات تكنولوجيا المعلومات

- برئاسة المهندس / هالة الشربيني مدير شركة الطول للتكاملة للمواني
- تطبيقات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في تأمين وتتبع الحاويات والقاما / مكتور / رعت
- رشاد مصطفى رئيس الجمعية العربية للملاحة
- الدكتور اليوناني لتكنولوجيا المعلومات في إدارة محطة حاويات والقاما / Mr. D.Tsitsamis
- الشرف الفني لنظام تكامل المعلومات لحظة حاويات ميناء سافونيك
- تعزيز تشغيل محطة الحاويات من خلال (ICT) لتحقيق السلامة والأمان والكفاءة والقاما / Dr.A.Bizakis
- مدير ميناء TREDIT اليونان
- دور (Y.C.V) في ترشيح تحركات السيارات حول محطة الحاويات والقاما / Dr.S.Theofanis
- مدير مركز التشغيل الإستراتيجي لثقل للتقدم جامعة Rutgers بالولايات المتحدة الأمريكية .

الجلسة الرابعة

وعنوانها الحاويات ومحطات الحاويات

- مستقبل تجارة الحاويات بالموانئ المصرية / والقاما مكتور / إسماعيل مبارك - المستشار الفني لشركة تنمية ميناء السبعة
- الرمال التطويرية لتنمية محطات الحاويات (مدخل تسويق) والقاما مكتور / أمين النجراي - باحث أول بمركز البحوث والإستشارات
- تنظيم محطة الحاويات: الوضع الحالي والتطبيقات المستقبلية بميناء سافونيك والقاما / Mr.Ioannis Christofidis
- مدير التشغيل الإستراتيجي والتطوير - ميناء ممالونيك - اليونان
- الجبل الرابع للمواني البحرية ومحطات الحاويات Dr. Hans L.Beth الغير في إستراتيجيات النقل البحري والمواني - ألمانيا

الجلسة الخامسة

وعنوانها إدارة ونمويل الحاويات ومحطات الحاويات

- برئاسة Dr. Hans L.Beth الغير في إستراتيجيات النقل البحري والمواني - ألمانيا
- تنظيم الرميحة ومحطات الحاويات . مدخل التكلفة على أساس النشاط / والقاما الأستاذ/ كريم مديور - باحث إستراتيجي بمركز البحوث والإستشارات
- تمويل النقل بالحاويات: تحليل التكاليف المختلفة في تمويل النقل البحري والقاما / Dr. Jorgen Monzel
- المستشار الدولي في تمويل النقل - ألمانيا
- نظرة ثمينة عن النقل بالحاويات (الإيجابيات والسلبيات) / والقاما مكتور / طارق جمعة سيف - الغير في التأمين البحري / الأستاذ/ عثمان لومشري - المدير بشركة الإنجاز - مصر.

وكافت التوصيات كما يلي

التوصيات

- الإسراع في تفعيل تحول بالي المواني المصرية إلى الجيل الرابع تطبيقاً مع متطلبات التجارة الدولية والتقدم التكنولوجي في الجبال
- وضع النظم التي تكفل تنظيم الرميحة بفعالية في محطات الحاويات وذلك من خلال تطبيق أنظمة التكاليف الممتدة على حساب التكلفة على أساس النشاط
- إيجاد آليات توفير نظم تأمينية تقضي مخاطر عمليات تداول ونقل الحاويات أمراً بالغ الأهمية للحفاظ والتأكيد على سلامة الشحنات للتفوية وكذا الأفراد المشاركة في عمليات النقل خلال مراحلها المختلفة
- يجب تطبيق نظم المعلومات بفعالية وذلك بهدف تعزيز أعمال ومعارسة مجتمع الأعمال ككل - على أن يتم ذلك بشكل متكامل وليس بشكل مستقل لمحطات التداول المختلفة والهدف هو خلق مجتمع مبنائي متكامل يعزز الأداء التكاملي والشامل لتدفق البضائع وسرعة تداولها من وإلى الميناء
- حث المستويين في محطات الحاويات وميناء المواني على وضع توصيف وتقييم وتقييم خاص بالعمليات والمعاملين من تشارك البضائع المخطرة الهواء وبما يضمن التأمين والتأمين المستثمر لهم جنباً إلى جنب مع عدم الإلزام بمطالبات هذه البضائع والتي قد تؤدي إلى فقد في الأرواح والبضائع والتسبب في التلوث البيئي.

- الإسراع بنشر نظام النقل متعدد الوسائط في مصر بما يحتويه من جوانب فنية وتشريعية وجبركية وتطبيقية حيث تشكل حركة الحاويات المحور الأساسي لهذا النظام على الصعيد الدولي
- تطوير المواني لضمان سهولة وتسليم البضائع الهواء من وإلى خارج البلاد
- دعم إنشاء مراكز تقييم والتزعين بنظم مالية الكفاءة تضمن سهولة إنسياب حركة الحاويات بين المواني وأسواق الإنتاج والإستهلاك بمختلف مناطق القطر في الشمال والجنوب وعلى الشرق وفي الغير
- الاهتمام بالتقييم العملي لمراد النقل الثوري في مصر للإستحواد على نصيب عادل من حركة نقل الحاويات في مصر لما تشهده هذه الوسيلة من قفزة على إنسياب الحركة وإنخفاض تكلفة نقلها
- دعم إنشاء مراكز لنظم المعلومات في محطات الحاويات ومراكز التزعين ولدى الناقلين الجبريين لتسهيل متابعة حركة الحاويات على الطرق وفي المحطات ولدى الشاحنين والمستلمين ومتعهدى النقل متعدد الوسائط
- إيجاد نظام لوجستي غير مركزي مكتاب تسويق ومدات الحاويات للعودة معقبة بالاشحنات التامة لخفض تكلفة النقل وتسويق رحلات الذهاب والعودة بشكل اقتصادي

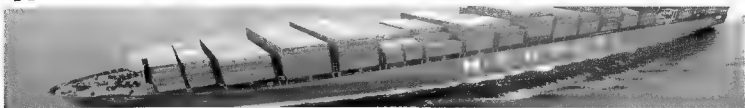
لواء هشام السرساوي - الريان سامي ابو سمير

لواء محمد ذكي لواء أحمد منصور العربي

اللواء علاء ندا

HMMF

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

		Voy	Genoa	Livorno	Fos	Port Said	Jeddah	Singapore	Hongkong	Shanghai	Mingbo	Xiamen	Yantian
EASTBOUND	ORCHID	054 E	27-Nov	29-Nov	1-Dec	5-Dec	9-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	24-Dec	25-Dec	28-Dec
	PINE	051 E	4-Dec	6-Dec	8-Dec	12-Dec	16-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	31-Dec	1-Jan	4-Jan
	GREEN	054 E	11-Dec	13-Dec	15-Dec	19-Dec	23-Dec	31-Dec	3-Jan	6-Jan	7-Jan	8-Jan	11-Jan
	BAMBOO	051 E	18-Dec	20-Dec	22-Dec	26-Dec	30-Dec	7-Jan	10-Jan	12-Jan	14-Jan	15-Jan	18-Jan
	COSMOS	052 E	25-Dec	27-Dec	29-Dec	2-Jan	6-Jan	14-Jan	17-Jan	19-Jan	21-Jan	22-Jan	25-Jan
	CYPRESS	053 E	1-Jan	3-Jan	5-Jan	9-Jan	13-Jan	21-Jan	24-Jan	26-Jan	28-Jan	29-Jan	1-Feb
	PLUM	056 E	8-Jan	10-Jan	12-Jan	16-Jan	20-Jan	28-Jan	31-Jan	2-Feb	4-Feb	5-Feb	8-Feb
	ORCHID	055 E	15-Jan	17-Jan	19-Jan	23-Jan	27-Jan	4-Feb	7-Feb	9-Feb	11-Feb	12-Feb	15-Feb
	PINE	052 E	22-Jan	24-Jan	26-Jan	30-Jan	3-Feb	11-Feb	14-Feb	16-Feb	18-Feb	19-Feb	22-Feb
	GREEN	055 E	29-Jan	31-Jan	2-Feb	6-Feb	10-Feb	18-Feb	21-Feb	23-Feb	25-Feb	26-Feb	29-Feb

		Voy	Shanghai	Mingbo	Xiamen	Kobe	Hongkong	Yantian	Singapore	Jeddah	Port Said	Genoa	Livorno	Fos
WESTBOUND	GREEN	054 W	17-Nov	18-Nov	20-Nov	21-Nov	22-Nov	23-Nov	26-Nov	6-Dec	7-Dec	11-Dec	13-Dec	15-Dec
	BAMBOO	051 W	24-Nov	26-Nov	27-Nov	28-Nov	29-Nov	30-Nov	3-Dec	12-Dec	14-Dec	18-Dec	20-Dec	22-Dec
	COSMOS	052 W	1-Dec	3-Dec	4-Dec	5-Dec	6-Dec	7-Dec	10-Dec	19-Dec	21-Dec	25-Dec	27-Dec	29-Dec
	CYPRESS	053 W	8-Dec	10-Dec	11-Dec	12-Dec	13-Dec	14-Dec	17-Dec	25-Dec	28-Dec	1-Jan	3-Jan	6-Jan
	PLUM	056 W	15-Dec	17-Dec	18-Dec	19-Dec	20-Dec	21-Dec	24-Dec	2-Jan	4-Jan	8-Jan	10-Jan	12-Jan
	ORCHID	055 W	22-Dec	24-Dec	25-Dec	26-Dec	27-Dec	28-Dec	31-Dec	9-Jan	11-Jan	15-Jan	17-Jan	19-Jan
	PINE	052 W	29-Dec	31-Dec	1-Jan	2-Jan	3-Jan	4-Jan	7-Jan	16-Jan	18-Jan	22-Jan	24-Jan	26-Jan
	GREEN	055 W	5-Jan	7-Jan	8-Jan	9-Jan	10-Jan	11-Jan	14-Jan	23-Jan	25-Jan	29-Jan	31-Jan	2-Feb
	BAMBOO	052 W	12-Jan	14-Jan	15-Jan	16-Jan	17-Jan	18-Jan	21-Jan	30-Jan	1-Feb	6-Feb	7-Feb	9-Feb
	COSMOS	053 W	19-Jan	21-Jan	22-Jan	23-Jan	24-Jan	25-Jan	28-Jan	6-Feb	8-Feb	12-Feb	14-Feb	16-Feb

*** VIA SINGAPORE**

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haide, Ho Chi Minh, Jakarta, Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang, Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

*** VIA HONG KONG**

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuhai

*** VIA SHANGHAI**

Nanjing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

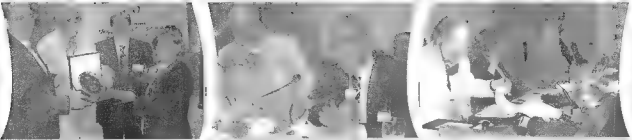
Cairo Sales Office: Tel.: 02 33450216 Fax: 02 33445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 066 3344018 Fax: 0663344017

Feeder Connections

www.kadmar.com



تكريم /1 منى ياسين
رئيسة جهاز حماية المنافسة

د/ خالد حليقة
د/ هارنك إيمارت

الجلسة الافتتاحية د/ محمد علي إبراهيم
ود/ أحمد عبد المصنف وا/ منى ياسين ود/ هارنك إيمارت



الاتجاهات الحديثة في قانون المنافسة في مجال النقل البحري

Current Issues Shipping & Competition Law

تفطية محمد صابر

عقدت كلية النقل الدولي واللوجيستيات بالتعاون مع كلية الحقوق بجامعة أنديانا (الولايات المتحدة الأمريكية) وجهاز حماية المنافسة. مؤتمر بعنوان الاتجاهات الحديثة في قانون المنافسة في مجال النقل البحري بمقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وذلك لتعزيز وتشجيع دور المنافسة والاستثمار ومنع الاحتكار في قطاع النقل البحري والمضي دوما نحو قطاع نقل بحري منظم وأمن مع سلامة وجودة مرتفعة وفرض أفضل للاستثمار ووضع التشريعات البحرية وتطبيق الاتفاقيات والمذكرات البحرية الدولية ومراقبة وسلامة الملاحة في المياه حيث أن قطاع النقل البحري يعتبر من القطاعات الإستراتيجية الهامة بل هو أهم عصب في عملية التنمية الاقتصادية سواء أكان على المستوى الداخلي أو الخارجي ودفع الاستثمار والمنافسة ومنع الاحتكار من الأشياء الهامة التي لا يمكن تجاهلها بل تسعى جهاديين تحقيقها وتطبيقها.

ب - الإلتزام من إبرام صفقات بيع أو شراء منتج مع أي شخص أو وقف التعامل معه ولا يعد محظورا إذا وجد مبررات لذلك.
ج - أي فعل من شأنه أن يؤدي إلى الإقتصاد على توزيع منتج دون غيره على فترات زمنية أو مناطق جغرافية أو مراكز توزيع.
د - الإضرار بصفة كلية أو جزئية عن إنتاج أو إتاحة منتج شبيح من كان إنتاجه أو إتاحتها ممكنا إقتصاديا

هـ - بيع المنتجات بسعر يقل عن تكلفتها الحدية أو متوسط تكلفتها المتغيرة.

ومن هنا رأى المشرع أن القانون وما يتبناه يقضي ويسمي إلى مصلحة الإقتصاد والمصلحة العامة بنوع بحد الاحتكار.

ووضع د/ خالد حليقة بأن الأولويات للعمل في مجال حماية المنافسة في السعي إلى إنشاء المقر الرئيسي والأوراق الإلكترونية وإعداد الكوادر البشرية التي تعتبر الركيزة الأساسية وإلحاق الشكاوى بطريقة إلكترونية وبسرور الوسي والتعاون في الداخل والخارج في الجهاز وفي الأجهزة الأخرى ولم تقتصر على الفرع الرئيسي في القاهرة فقط ولكن سعيها إلى محاضرات أخرى وخاصة الإسكندرية بالتعاون مع الأكاديمية والفرقة التجارية ومصفنا أن نسمى البنية تنشافية ولا يصح أشخاص منافسين بأنهم لم يسمي لإقامة المنافسة وخاصة في السلع والخدمات داخلية إخراجية وتشمل قطاع النقل، الصحة، التعليم، المخابرات وغيرها سواء أكانت تابعة للحكومة أو جارات إستثمارية أخرى وهناك من يساند حل الحكومة العقل في التدخل ومعارضة إرتفاع سعر ما ؟؟

نقول نعم ولكن لكل المنتجات والسلع لأن الحكومة لا تعنى ببعض المنتجات وبشبكة لديها في كثير من الأحيان أن هناك شركة واحدة محكرة وليس هناك تنافس في المصدر المفضلة بين شركة أخرى في أنشطة كثيرة في مختلف القطاعات وخاصة بصعب التماس في بعض المشاريع مثل الحديد والألمنيوم أن التكلفة تعامل 2.3 مليار جنيه أو تزيد... ثم تحدث /د/ محمد شفيق ميرا ومحمد أته من مواء التاريخ البحري وقانون إلكترونيها الجديدة تدخلت في مجال السفن منذ زمن وخاصة الحاويات ثم وضع تاريخ الملاحة والمؤتمرات التي عقدت منذ سنة 1975 وهي تسمى كلها تنظيم لللاحة في العالم حيث يتم التمييز للأفضل وحتى يتم التمييز من نقل جاري تطهير إلى جاري بحري مزيدا والتكنولوجيا والتطور المخلو التي تدمج مثل أمريكا في الجانب العلمي حيث أن الولايات المتحدة الأمريكية لا دورها الفعال الذي تضمن التوصل إليه، وقال أن 95% الآن من السفن المبحرة بحد صيف جاف ومعلنا إحصائياتها العامة والمخارج حيث أن الإضاعة الآتية إليها آتية من اليابان والولايات المتحدة والماني الأوروبية وهؤلاء يتفوقوا ما يباري 70% من الحاويات وما يكن هناك توافق بين الشان المصري والمنشود حتى جاء قانون المنافسة سنة 1995 وظهر النشاط الإقتصادي لإدماج في هذا الجهاز مع الجهود التي كانت معنية والتحول الإقتصادي بين البنوك والمستثمرين والشركات وعدم الإحتياج. هكذا تحدث /د/ منى ياسين موفضة أن مصر بدأت التحول التدريجي إلى نظام إقتصاد السوق الحرة للقاء بعاثرة الإقتصاد العالمي ومن هنا انتهت الدولة العديد من السياسات والبرامج لتنمية وتحرير مختلف القطاعات الإقتصادية والإضافية وجذب الإستثمارات وتعتبر المنافسة الحرة من الركائز الأساسية لتحقيق التنمية المستدامة والرخاء الإقتصادي وهكذا أختتم المؤتمر مناديا ومعلنا شعار جهاز حماية المنافسة وهي حماية المنافسة - الشفافية - حرية السوق - ضبط السوق- منع الممارسات الاحتكارية - الكفاءة الإقتصادية - الإستقلالية

وافتح المؤتمر المستشار البشري اللوجيستي بحضور /د/ منى ياسين رئيس مجلس إدارة جهاز حماية المنافسة - د/ محمد علي إبراهيم مدير كلية النقل الدولي واللوجيستيات - د/ أحمد عبد المصنف مستشار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - د/ هارنك إيمارت مدير مركز M.L.M للعلوم الدولي بجامعة أنديانا (الولايات المتحدة الأمريكية) - د/ خالد حليقة المدير التنفيذي لجهاز حماية المنافسة - د/ محمد شفيق ميرا أستاذ الإقتصاد بكية النقل الدولي واللوجيستيات - د/ مصطفى راشد أستاذ مساعد الإقتصاد بكية النقل البحري - د/ سدر إبراهيم أستاذ مشارك قانون تجاري وبحري بكية النقل الدولي. وتحدث المستشار البشري اللوجيستي معينا من أمه في تطبيق قانون حماية المنافسة حيث صدر القانون رقم 15 في 15 فبراير سنة 2005 والذي يهدف بأن تكون ممارسة المنافسة الإقتصادية على المستوى لا يؤدي إلى منع حرية المنافسة بل حماية الإحتكار بكل أشكاله وصوره ومنع النشاط الإقتصادي وقمع المنافسة بين المنتجين والموزعين وتحقيق الكفاءة في السلع والخدمات التي تمنح المستهلك من هذه الصور الإحتكارية وتساوي الفرص التي تلها وسهل السوق لكل من يتاح له وحتى يتسنى لنا أن نصل المنافسة وأسمى إلى تطبيق هذا القانون وحماية المنافسة في النشاط الإقتصادي وهذا في مجال السلع والخدمات والمنتجات والسلع والخدمات البسيطة والخدمية ومنع الممارسات الإحتكارية وتزوير العقاب الوارد منها في الخارج إذا ترتب عليه السعي إلى إبطال هذا القانون ورأى المشرع أن من هذا القانون وتقبله بعيدا عن التقليد من الأمور الهامة التي نسمي إلى تحقيقها ويعدل أيضا في تعديل هذا القانون المرافق العامة التي تديرها إدارة والتي يديرها الشركات الخاصة وبني القانون الخاص بشرط أن يباح تعالوهم مع القانون الخاص وذلك لتحقيق لمصالح العامة وفي غاية القانون.

ومصالح المستهلك التي نسمي إليها والمخالفة بين إبداء واختيار أفضل الفرص للعمل بها والشفافية التفتيرية أيضا سعت لتعريب من ألد الرمي (مستقيم) وتطبيقه ويرجع للإتفاقيات التي تبرمها الحكومة مع مجالس الوزاره لفترة زمنية محددة يرى المشرع أن هناك جوانب معاقب عليها حتى يضمن القانون لمصالح المنافسة وتطبيقها والسعي إلى التمييز والمعايير ملت النظر وإتجاه إلى المحظورات التي يجب أن تجرم.

ما هي السوق المفتوحة؟ السوق الحدية تقوم على تعيينها ما الفاعل أو المنتج المعينة أي الفاعل من المنتجات المستخدمة نتيجة للسعر أو أي عوامل تنافسية الفاعل أو المنتج اللوجيستي ويعني المنطقة الحدية التي تتنافس فيها ظروف تنافس إما أن إستخدام السيطرة على سوق معينة.

ما جاءت في الباب الرابع لجهاز حماية المنافسة وأسمها الحذر على أن تكون من السيطرة على سوق معينة القيام بأي ما يأتي:

ب - أي فعل من شأنه أن يؤدي إلى عدم التنافس أو الإحتكار الإجتاح بصورة كلية أو جزئية.

MSaberSaber@yahoo.com

د/ شفيق ميرا والمستشار البشري اللوجيستي
ود/ خالد قاسم

مواجهة التحديات لصناعة النقل البحري

الجزء الأول

مواجهة التحديات لصناعة النقل البحري



إن صناعة النقل البحري يمكن وصفها كواحدة من أكبر الأعمال المثيرة في العالم. وهناك وسائل أسهل لتحقيق الأرباح، ولكن هناك أيضاً القليلون الذين يهتمون دولياً بالعمل البحري. لكنه دولياً وهاماً لسكان العالم. وللمعرفة الجيدة بالاقتصاديات البحرية والعلم، فإن الأمر يتطلب إدارة أفضل لصناعة النقل البحري بما يعود على الصناعة بالفائدة والخير لسكان العالم.

ونحن نطلب اليوم بناء سفن جديدة لتخريج إلى العمل بعد ثلاث سنوات لتعمل لمدة 25 عاماً. والمعدات والعمالون في الشركات الملاحية والربانية وكبراء المهندسين لهذه السفن الجديدة مطلوب تعيّنهم من الآن. وهذه هي الاستراتيجية الصحيحة. ولكن هناك ضغوط كثيرة نتيجة أحداث دولية. فمن منا مثلاً كان يمكنه التنبؤ بأحداث 11 سبتمبر سنة 2001 والتحذيرات الدولية التي تبعت ذلك الحدث؟ هل أخطأنا في إعتبارنا ما يحدث في العالم من عدم الاستقرار، وزيادة الأغنياء والفقراء، وظهور الإرهاب الدولي، وتفكك الإقتصاد السوفيتي، فإن كل هذه الأحداث كانت غير متوقعة قبل حدوثها، ولو كان لدينا تعذيرات مبكرة مثل هذه الأحداث لكان يمكننا تعديل مواقفنا لمواجهةها عند حدوثها.

ومثل هذه الأحداث تخلق الوضع السياسي الذي نعيش فيه وستؤثر قطعاً في سبل مواجهتنا لهذه التحديات. فهل نسمح لصناعتنا أن تنظم نفسها وأن تزدهر في مثل هذه الأجواء؟ أم أنه سيكتب لها أن تخضع لقواعد منظمة عالمية ومحلية مختلفة؟ إن الصناعة مجبرة على تنفيذ كل هذه القواعد التنظيمية حتى تستطيع العمل في نقل التجارة الدولية وذلك بحرص شديد كي لا تقع في أخطاء غير مقصودة ولهذا فإن الصناعة تعتمد على المعلومات التي ترد لها من وكلائها المنتشرين في أنحاء العالم لمعرفة المستجدات من القواعد التنظيمية سواء الإقليمية أو الأحادية. فالذي لديه معلومات صحيحة أكثر عن الأجواء العالمية يمكنه الحكم على أفضل الطرق لتسيير أعماله حرصاً على مستقبله.

لذا فإن علينا التعرف على الظروف والتحديات التي تواجهها صناعة النقل البحري، والعمل بجديّة لمواجهةها لصالح الصناعة، وهذه التحديات لا توجد لها أساليب ولا يمكن تجاهل أي منها.

1 - تقليل الانبعاثات الغازية الضارة للجو من السفن

هذه القضية يعتقد أنها وردت إلى صناعة النقل البحري بإقتراحات مبدئية على خلفية المقارنة مع مختلف وسائل النقل الأخرى، ورغم أن أضرارها في طوف البيئة من سفن تنقل بضائع تعتبر أقل من وسائل النقل الأخرى وفق معادلة الطرّ - ميل. ولكن لفترة قصيرة نسبياً والأمم قليلة سابقة، فإن الفرق بين بعض الناس صار عريضاً مع شاعر شعوب العالم جميعها، ورأى هؤلاء أن الانبعاثات الغازية من الماكينات البحرية القوية في السفن الحديثة تمثل مشكلة في سبوتة الجو وأنها تساهم في دفع أكسيد الكبريت SOx وأكسيد النيتروجين NOx وثنائي أكسيد الكربون COx بالإضافة إلى نفايات أخرى ضارة في الجو وهذه الانبعاثات عادة ما تتركز في الموانئ والمناطق المحيطة بها، مما يجب معالجتها.

وقد، هناك مناطق في العالم مثل بحر البلطيق وبحر الشمال توجد بها قوانين إقليمية تمنع إنبعاثات الكبريت (SULPHUR EMISSION CONTROL AREAS) SECAS وهذه القوانين تطلب من السفن إستعمال وقود قليل الكبريت أثناء تواجدها أو مرورها في تلك المناطق. ومن المنتظر أن تلجأ بعض الأقاليم والدول الساحلية الأخرى إلى فرض قوانين مماثلة. وهذا الوضع يفرض صعوبة على تشغيل السفن التي تنقل البضائع في تلك المناطق، كما أن هناك إقتراحات قد تتحول إلى قوانين تجبر على السفن التي تدخل هذه المناطق وموانئها إستخدام نظام "الكلي البار" GOLD IRONING - و. أو أنها إستخدام الطاقة الكهربائية اللازمة لها من مصادر في البر.

وهذه ليست المرة الأولى التي تجد صناعة النقل البحري نفسها في موقف صعب لأن تعرف نيات التنظيمات مسبقاً قبل اعتمادها لكي تستعد لمواجهةها. فهناك تكلفة زائدة تنكبها الشركات الملاحية بتخصيص صهاريج الوقود قليل الكبريت الأعلى سعراً في سفنها وإضطراب السفن لإستخدامه بكثرة، وأيضاً بإستخدام أجهزة خاصة لمعالجة غازات المحام وإستخدام الطاقة الكهربائية من البر أثناء تواجدها بالموانئ الأجنبية... إلخ. ولا شك أن هذا كله سيؤثر على من يستخدم السفن لنقل بضائعه بزيادة تكاليفها.

2 - الأضرار الصاروخية بالبيئة البحرية

هناك معاداة دولية ضد تلوّث البحار MARPOL والتي يُؤهل أن تساعد في منع تلك المعاداة من التطبيقات التي تعجز وتكتأثر في مياه صهاريج الصابورة في السفن وتتقلع من السفن من مكان إلى آخر حول العالم ثم تنزل مع مياه الصابورة عند تفريغ

صهاريج الصابورة. مرة أخرى فإن القواعد التنظيمية تسبق التطور العلمي للأجهزة التي تستطيع أن تسيطر على المشكلة.

ولكن من المثل القول أنه في غياب قواعد دولية قوية يتم تنفيذها بدقة وبالكامل، فإن الدول الساحلية قد نفسها تلعب دوراً هاماً. فإذا كانت هذه الدول الساحلية في طريق مرور الخطوط الملاحية الدولية، فإن دورها سيكون أهم. إما إذا كان موقعها بعيداً عن طرق مرور الخطوط الملاحية الدولية ولكنها ترغب في الحفاظ على الأخرى، فإن النقل البحري الدولي سيبقى ثمناً غالياً. فإن وضع مستويات إدارة التخلص من الفضلات ومياه الصابورة من السفن سوف يؤثر في عمليات السفن التجارية في العالم، لأن ذلك سيتطلب تكاليف أعلى.

ولعدة سنوات شجعت منظمة BIMCO الحكومات الأعضاء في المنظمة - لتفديذ مسئولياتها وفق معاهدة منع تلوّث البحار MARPOL وخاصة قيد يتناول بتغيير الإمكانات لإستقبال مياه الصابورة والنفايات عموماً في موانئها، ويُعتقد الآن أن عناصر "الدولة الساحلية الجيدة" QCS، أنه يجب أن يكون مستواها في تنفيذ معاهدة منع تلوّث البحار عالياً، لأن ذلك يعتبر خدمة هامة للسفن لنظامية البحار. أما العجز والقصور في هذا الواجب فإنه سيخمس فقط في البراءة المتخلفة. وقد يفسد الإنسان على الطريقة التي بها أصبح الإهتمام بالعوامل الكبيرة التي تتركز إلى سفن حوالة حركه الأرضية، وكذا الطريقة التي يتبناها الماسيون بوضع قوانين منع تلوّث سيليوم ولكن مرة أخرى، فإن صناعة النقل البحري مرصّعة على تنفيذ قواعدا، فليس على الصناعة خيار آخر عليها الإحتفال.

لكن على الصناعة أن تكون يقظة إلى الأضرار المتغيرة في هذا الشأن وأن تكون جاهزة للدفاع عن نفسها ضد الذين يفقدون فهم أهمية الصناعة بما تقوم به من خدمات لسكان العالم.

3 - تصنيف السفن بناءً على انبعاثاتها

إن صناعة النقل البحري مطلوب منها وضع نظام لمعاملات بناء وتخزين السفن وأسلوب التخلص من السفن الزائدة من الإضرار بالبيئة. وفي هذا الشأن فإن على الصناعة أن تستجيب وتعمل على وضع نظام يكفل منع الإضرار بالبيئة أثناء عمليات بناء السفن الجديدة وتخزين السفن القديمة. وتقوم منظمة BIMCO بالمساعدة في هذا الشأن إعترافاً بما يجب وضع نظام للتزج به جميع الشركات الأعضاء في المنظمة العاملة في هذا الشأن وذلك عند بناء سفن جديدة أو عند التخلص من السفن الزائدة لديها، بما يضمن عدم الإضرار بالبيئة وسلامة العاملين في هذا النشاط.

التحديات في العدد القادم

شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟

الجزء الأخير



نختتم في هذا العدد مقالنا وسوف نتعرض لمؤشرات الإنتاجية وكذا إجمالى الأصول

والعائد على الأصول

سادساً : مؤشرات الإنتاجية

فيوضح الجدول التالى إنتاجية تكاليف الإنتاج

جدول رقم (١١) (القيمة بالجنيه)

السابق بنسبة خفض قدرها 16.6%

بيان	2005/2006		2004/2005		%
	(1)	(2)	(1)	(2)	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	2.6	2.85	91.2		
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	2.25	2.52	89.3		
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	2.2	2.27	96.9		
إجمالي / متوسط	2.35	2.53	92.9		

ولقد بلغت إنتاجية العامل من الإيرادات الجارية 110.6 ألف جنيه مقابل 115.5 ألف جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 4.3% حيث بلغت في شركة دمياط أقصاها 169.4 ألف جنيه مقابل 201.6 ألف جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 16.1% وفي شركة الإسكندرية بلغت 92.3 ألف جنيه مقابل 96.1 ألف جنيه بنسبة خفض قدرها 3.9% وفي شركة بورسعيد بلغت 103 ألف جنيه مقابل 94.8 ألف جنيه بنسبة زيادة قدرها 8.6%.

في حين أن إنتاجية الجنيه أجر بلغت 4.8 جنيه مقابل 5.26 جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 8.7% حيث بلغت في شركة دمياط أقصى معدل بلغه 8.01 جنيه مقابل 7.95 جنيه في العام السابق، وفي شركة الإسكندرية بلغت 5.28 جنيه مقابل 5.73 جنيه في العام السابق بنسبة خفض 7.9% وفي شركة بورسعيد 3.35 جنيه مقابل 3.65 جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 8.2%.

زيادة قدرها 4.3% في شركة دمياط بلغ 21.149 جنيه مقابل 25350 جنيه في العام

يوضح الجدول التالى إنتاجية الجنيه من الوقود والمواد وقطع الغيار

جدول رقم (10) (القيمة بالجنيه)

بيان	2005/2006		2004/2005		%
	(1)	(2)	(1)	(2)	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	13.8	14	98.6		
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	17.6	21.2	83		
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	18.1	15.8	114.6		
إجمالي / متوسط	18.1	16.4	98.2		

2. إنتاجية الوقود والمواد وقطع الغيار
ومنه يتبين أن إنتاجية الجنيه انخفضت من 16.4 في عام 2005/2004 إلى 16.1 جنيه في عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 1.8%.

والشركة الوحيدة التي تحسنت بها الإنتاجية هي بورسعيد حيث ارتفعت الإنتاجية من 15.8 جنيه في 2005/2004 إلى 18.1 جنيه في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 14.6% بينما انخفضت في كل من شركة الإسكندرية وشركة دمياط بنسبة 1.4%، 17% على الترتيب.

ويوضح الجدول مؤشر الربح:

جدول رقم (١٢) (القيمة بالجنيه)

(القيمة بالجنيه)

بيان	2005/2006		2004/2005		%
	(1)	(2)	(1)	(2)	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	52.1	51.3	101.6		
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	56.9	57.3	99.1		
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	37	37.5	98.7		
إجمالي / متوسط	48.3	48.7	99.2		

3. الإنتاجية تكاليف الإنتاج
ومنه يتبين أن إنتاجية تكاليف إنتاج الإنتاجية انخفضت من 2.53 جنيه في عام 2004/2005 إلى 2.35 جنيه في عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 7.1% وأنها انخفضت في جميع الشركات بنسب تراوحت بين 3.1%، 10.7% عن عام 2005/2004.

تابع شركات الحاويات خصخصة أم صمعة ؟

4. مؤشرات الربحية

4-1- مؤشر الربح

بلغ الفائض النهائي قبل خصم الضريبة 349.00 مليون جنيه مقابل 360.4 مليون جنيه في العام السابق بنسبة خفض قدرها 3.1% وبلغ مؤشر الربح (الفائض قبل الضريبة/الإيرادات الجارية) 48.3% مقابل 49.3% في العام السابق حيث بلغ في شركة دمياط أعلى مؤشر بنسبة نسبتاً التشغيل والعمل جدول رقم (13)

مليون جنيه في عام 2005/2006 مقابل 1864.6 مليون جنيه في عام 2004/2005 بنسبة زيادة قدرها 7.8% وبلغ العائد على الأصول (الفائض قبل الضريبة/إجمالي الأصول) 17.4% في 2006/2005 مقابل 19.3% في 2005/2004 حيث بلغ العائد على الأصول في شركة الإسكندرية 19.7% في العام، وفي شركة دمياط بلغت 15.6% مقابل 20.3% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 16.8% مقابل 17.5% في العام السابق، والمؤشرات جميعها أعلى من سعر الفائدة السائد في البنوك، وكذلك نسبة العائد على الأوراق المالية.

التوصيات :

1. عدد الحاويات المتداولة أرتفع بنسبة 1% من العام السابق .
2. عدد الحاويات الترانزيت انخفض بنسبة 6.1% .
3. عدد الحاويات برسم التجارة الخارجية أرتفع بنسبة 13.4% .
4. أرتفع عدد العاملين بنسبة 3.4% .
5. أرتفع متوسط أجر المشتغل بنسبة 5% .
6. تبلغ نسبة التشغيل 51% في العاملين مما يوضح كثافة الإنتاجية أي أن تكلفة الحصول على الأصول منخفضة جداً بالمقارنة بالنسبة الجارية 75-70% في حين أن نسبة العمل 40% في العاملين وهي تتوسع كثافة العمل الروتيني اليومي بالشركات وهي منخفضة جداً بالمقارنة بالنسبة الجارية 55-60% مما يوضح ارتفاع كثافة العمل الروتيني.
7. مؤشر الربح يكد يكتد ثابتاً حيث بلغ 48.3% مقابل 48.7% في العام السابق .

بيان	2005/2006		2004/2005		%
	نسبة التشغيل (1)	نسبة العمل (2)	نسبة التشغيل (3)	نسبة العمل (4)	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	47.3	38.7	47.7	40.2	98
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	50.3	42.4	49.4	33.4	97
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	55.7	47	54.6	45.4	103.5
جملة	51	39.8	50.5	39.7	100.3

إجمالي الأصول والعائد على الأصول

جدول رقم (14)

(القيمة ألف جنيه)

بيان	2005/2006		2004/2005		%
	إجمالي الأصول (1)	%	إجمالي الأصول (2)	العائد على الأصول	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	712085	35.4	670825	36	106.2
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	748671	37.3	675892	36.2	110.8
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	549469	27.3	517863	27.8	106.1
جملة	2010225	100	1864580	100	107.8

56.8% مقابل 57.3% في العام السابق وفي شركة الإسكندرية 52.1% مقابل 51.3% في العام السابق.

4-2- نسبتا التشغيل والعمل
أرتفعت نسبة التشغيل (الاستخدامات الجارية/الإيرادات الجارية) من 50.5% في عام 2005/2004 إلى 56.1% في عام 2006/2005 وهذه النسبة تتوسع كثافة التشغيل في الشركة، ومن المفترض أن تكون أقل من 70-75% وذلك فإن كثافة التشغيل في شركات الحاويات مرتفعة وتبلغ في شركة الإسكندرية 47.3% مقابل 47.7% في العام السابق، وفي شركة دمياط 50.3% مقابل 49.4% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 55.7% مقابل 54.6% في العام السابق.

وبالنسبة لنسبة العمل (الاستخدامات الجارية - الإهلاك)/الإيرادات الجارية فإنها قد ارتفعت من 37.8% في عام 2004/2005 إلى 39.7% في عام 2005/2006، وهذه النسبة تتوسع كثافة العمل الروتيني اليومي للشركة ومن المفترض أنها تقل عن 55-60% وذلك فإن كثافة العمل الروتيني لشركات الحاويات منخفضة جداً حيث بلغت نسبة العمل في شركة الإسكندرية 38.7% مقابل 40.2% في العام السابق، وفي شركة دمياط 42.4% مقابل 33.4% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد 47% مقابل 45.4% في العام السابق.

5. مؤشرات استخدام الأصول :

5.1- يوضح الجدول التالي إجمالي الأصول والعائد عليها
إجمالي الأصول والعائد على الأصول ومنه يتبين أن إجمالي الأصول قد بلغت 2010.2

8. أرتفع إجمالي الأصول بنسبة 7.8% .
9. بلغ العائد على الأصول 17.4% مقابل 19.3% في العام السابق .
10. إجمالي حقوق الملكية بلغت 892.2 مليون جنيه بنسبة 98.7% من إجمالي المال المستثمر وبلغت الالتزامات طويلة الأجل 12.1 مليون جنيه بنسبة 1.3% في 2006/6/30 مقابل 658.4 مليون جنيه بنسبة 97.6% و 16.3 مليون جنيه بنسبة 2.4% في 2005/6/30 على التوالي .
11. لدى الشركات ودائع لأجل بلغت في 2006/6/30 314.2 مليون جنيه .
12. يوضح أن مبيعات الأوراق تشارك في رأسمالها بنسب تراوحت بين 25% و 40% وليس هناك ما يدعوا لفضول مستثمرين أجانب فيها وإنما ما تتطلب الأمر زيادة رؤوس أموال الشركات فيتم ذلك بزيادة نسبة مساهمة مبيعات الأوراق إلى زيادة مساهمة الشركة القابضة من طريق ما تحصل عليه من فوائض من هذه الشركات.
13. ونوعياً يدمج خصصتها حتى لا تتفقد الدولة ما تحصل عليه من فوائض هذه الشركات وفي نفس الوقت تلجئ القطاع الخاص لإنشاء شركات لتداول الحاويات واستكمال إنشاء الشركات التي يُدعى في إنشائها في كل من منياخ الإسكندرية ودمياط .

حقوق الإنسان ... ذاك العلم الإنساني المستحيل

ريان / هاروق عبد النعم الصايغ

خبير ومستشار بحري



الحدث ... وتداعياته

الاحداث الكبيرة لا تقع ثم تسمى الحياة بعدما خيمت تسمى الحياة بعدما خيمت لا تقع ولا تعود الدنيا بعدما أبدا كما كانت وكل يوم تؤكد الاحداث أن العالم مساء الثلاثاء 11 سبتمبر 2001 ليس هو نفس العالم الذي كان في الصباح وتحدثا في الساعة 8.56 بتوقيت شرق الولايات المتحدة الأمريكية حينما أُطيح بأحطم التوراجين في العاصمة الاقتصادية الأمريكية نيويورك براح ضحية ذلك 2973 قتيل. وسبب أحداث 11 سبتمبر وسبب الرؤية الضيقة التي حكمت تناول الولايات المتحدة للمعوم مآصرة الأورب ووحيد وكيفية صديرة أصبحت الحلول الأنيية والإستخدام القوة المفرطة والأساليب القمعية تحظى بالأولوية وأصبح كل عربي متهماً بالأرهاب إما بالشاركة أو التغطية أو التأييد أو كترامية سياسة الولايات المتحدة ومثلت البداية الأمريكية الدنيا صراخا وعصية العرب وإرهاب المسلمين وأصبحت فوبيا الأسلام (أي الخوف من الأسلام) سيدا مسلطا على وجه المسلم وكأثرهم تنمرد هؤلاء المنتمون في مجتمعات أوربية وفي المرحلة الثمينة يعيش في أوربيا (37 دولة) ما يروى على 23 مليون مسلم أي حوالي 5 % من مجموع سكانها) التي تعد النصف الأول من القرن الحادي والعشرين ولبقا لا ركز عليه أو كما قال عمر موسى مجة ششون مرية (تاريخ 2007) لإتاحة عالم السياسة الأمريكية صموئيل هنتنجتون قبل أحداث سبتمبر ولفها لسياسة الأمريكية التي وضحت بعد هذه الأحدث وصلنا إلى أن العالم الإسلامي هو القهم وهو الهدف وهو العدو.

ومن المهم أن نشير إلى أن ظاهرة فوبيا الإرهاب (أي الخوف من الإرهاب) أفرزت خمسة أحداث مثيرة مدهشة: 1- صورة ضبابية تخطط مدا بين الجبهات الإرهابية وبين قوى التحرر الوطني ومقاومة المحتل.

2- الأحداث التي فاضت مستقلة بدون بدون رؤية إستراتيجية أو أجنده عمل وإعلام العالم.

3- إرهابيات هنتنجتون الإجراءات الأمنية ومنها: Pat riot Act (16 بنداً) الذي يمنح السلطات الأمريكية حق القبض على أي شخص واستجوابه وحجزه دون إبداء الأساليب

4- خطة العمل للآباء الأمني الداخلي بمرجات الاستعداد لمواجهة التهديدات الإرهابية بالوكالة القمعية الشهيرة والذي يطلق عليه كود الألوآن.

5- أحداث 11 سبتمبر: وضع المسلسل جميعا موضع الشك والإرتياب بل أصبح متعما من يشترك مع تنظيم القاعدة في الدين وليس

التحيز والجانب المميز في ذلك هو أن يؤخذ التلاخ كجريمة البهض وأن تصيب الجبهة العامة في ما يترقبه الفرد

جوانتانامو وألوانتا

الجزء الثالث

ذكرنا في العدد السابق حقوق الإنسان في الإسلام ونستعرض في هذا العدد الحدث وتداعياته وانتهاكات حقوق الإنسان.

ولا تعلق عليها الإدارة الأمريكية بل أنها تنمى في تنفيذ مخططاتها بالحد من الحرية والديمقراطية والإعراق بل قلقها إزاء حقوق الإنسان. - إنهم أصبح التعذيب - في ظروف يصعب إعتبارها إنسانية - أسهل طريقة للحصول على الإعترافات إننا لا نود أن نجعل الصورة قائمة بالكتمان - ولا شك - ليست ودية لذا لا نجد

فرا من سرد بعض الحقائق - إن من بقا الأساليب والوسائل التي كشفها ريموند وايتكر (صحيفة) لندسمنت ليربانيه) والتي تستخدمها القوات الأمريكية مع المعتقلين لا يملك إلا أن يقتصر بنده من هول الظلمة والحشية ويطلق على هذه الوسائل مصطلح تنكيات التحقيق المعررة وتضم سبعة تنكيات كل واحدة أشد قسوة من الأخرى.

1 - جيب الإنتباه: حيث يتم نزع قميص المعتقل من الأمام عند الرقبة وفرة شدة لجذب الإنتباه 2 - الصعق: حيث يتم صفع المعتقل باليد مسبب الألم والتخفيف 3 - الضرب على البطن بالشفة ولا رحمه لإحداث الألم نون إحداد أضرار داخلية 4 - الضرب لإصابات حيث يرغم على المعتقل على الضرب مكيل الأيدي والقدمين في حلقة مثبته في الأرض لأكثر من أربعين ساعة متواصلة.

5 - الضرب على الذراع والإصااق والتعذيب بالصدمات الكهربائية كوسيلة فعالة لانتزاع الإعترافات 6 - إستخدام الماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

7 - الإغراق بالماء يربط المعتقل في لوح خشبي ورأسه تحت أقدامه ويوضع بامسكت على وجهه ويصعب عليه الماء أو توضع رأسه في مقبس وبطريقة ثلاثية بقايا المعتقل حيث يصعب حمل ذلك ولو لأوان.

8 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

9 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

10 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

11 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

12 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

13 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

14 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

15 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

16 - الإغراق بالماء البارد حيث يترس المعتقل وألقا عاريا في زرارة شبيهة في درجة حرارة نون 10 مئوية ويغسل رأسه ويستمرار في ماء بار.

عندما نتذكر كلمة (جوانتانامو) نذكر على الفور أن الأمر يتعلق بخطر معتقل أقامته القوات الأمريكية لمن تسببهم الإيرانيين وعندما نتذكر أسم (أبو غريب) نقلق في الأذهان المسمى والأموال التي يتعرض لها المواطنين على أيدي قوات الاحتلال الأمريكي.

معتقل جوانتانامو
يتميز معتقل جوانتانامو بمسكراته القمعية والذي افتتح رسميا في يناير 2002 والذي ينتعج سبعة سيرة الغاية لدى منظمات حقوق الإنسان الدولية وكذلك الصليب الأحمر الدولي ومنظمة العفو الدولية والتي يعتبر أسوأ مطير من مظاهر إنتهاك حقوق الإنسان شهدها البشرية منذ بداية القرن العشرين.

ويقع المعتقل في الجزء الجنوبي الشرقي من جزيرة كوبا الذي يطال على البحر الكاريبي وعلى مسافة 100 كيلو متر من العاصمة الكوبية هافانا و 90 ميل من ولاية فلوريدا الأمريكية وتم إستقرار المكان من كوبا عام 1903 بموجب عقد إيجار سنوي قيمته 4085 دولار والالتح للثلاثة أن الحكومات الكبيرة للتحاقب على تم تصديق هذه القمية الإيجارية منذ عام 1960 في الإشارة إلى إنتهاكها على الوضع الراهن.

سجن أبو غريب
يقع على الطريق السريع الواقع غرب العاصمة العراقية بغداد أو تحديدا في أطرافها ويتبلغ مساحتها نحو كيلو متر مربع.

سجن الشبية
يقع بالقرب من مدينة البصرة جنوب العراق حيث يوجد معتقلون عراقيين في سجون القوات البريطانية بدون توجيه إتهامات لإرهم وبدون محاكمة

سجن نجارام
يقع في أفغانستان
1391 السجن

سجن سرى تابع إلى إحدى مسكرات الجيش الإسرائيلي يقع بالقرب من أحد الكيبوسات حيث يتعرض المعتقلين للسبطين لشتى أنواع التعذيب (43 نوعا) وأهدار الأيدي

و نشرت صحيفة واشنطن بوست (2 نوفمبر 2005) تقريرا عن قيام جهاز المخابرات المركزية الأمريكية CIA بالاعتقال سجون لول أوروبا الشرقية كمسكرات إعتقال نقلت إليها أكثر من ثلاثة آلاف لاشخص

..... وهكذا يصعب فهم !!
التعذيب عليه قهر وقسر الإنسان وتجاوز قطع في إستخدام السلطة وهو عمل لا يمكن تبريره أو قبوله أو الدفاع عنه

ويترجع التعذيب في جو السيرة والإتلات من القلق ويكتسب أوصافا جديدة عندما لا يوجه الإتهامات المخلطة له والتعذيب ليس جنديا وقد سبكه الأب الروائي المصري في أعمال كثيرة من أشهر هذه الأعمال (السكسرى) لحييف

إبراهيم (الكرنك) فحييف محطوف والفرب أن التعذيب المنطق وإتهامهم ولزائمهم وأمتانهم وتحقيرهم الذي تقوم به القوات الأمريكية المنتشرة في أنحاء العالم لا يتوقف أمامها أحد

الأمريكية المنتشرة في أنحاء العالم لا يتوقف أمامها أحد

الأمريكية المنتشرة في أنحاء العالم لا يتوقف أمامها أحد

الأمريكية المنتشرة في أنحاء العالم لا يتوقف أمامها أحد



الأضرار بالقيم الأساسية لحقوق الإنسان لم يبرز بهذا القدر من قبل كما برز خلال جهود الإدارة الأمريكية الحالية في عهد الرئيس جورج بوش لأصناف الخطر الشامل على التعذيب وبم تقديرات التقارير من أساء معاملته وتعذيب السجناء في المعتقلات والسجون الأمريكية بعد رسالة تشجع الحكومات التي تمارس "انتهاكات".

• في كتابه القيم "لحمية" قال الرئيس الأمريكي رقم 39 جيمس كارتر "أن واحد من القيم التي أعفدت حقوق الإنسان وإهدار العريات المدنية وبعد عود من إتهامات لوائح جنيف بعدم التعذيب (يصبح أعضاء مجلس الشيوخ الأمريكي (الكونجرس) صديق الآن لوالدة هذا التعذيب".

• قال توم رودج وزير الأمن الداخلي الأمريكي السابق: "أن الولايات المتحدة لن تتسامح في استخدام التعذيب لاستخراج المعلومات من الإرهابيين".

• رفضت الولايات المتحدة التصديق على إتفاقية المحكمة الجنائية الدولية بينما رفضت عليها 98 دولة حماية القادة والجنود الأمريكيين من الخضوع أمام المحكمة على جرائم الحرب والتعذيب التي ارتكبوها ومزاروا بريكوتينا من أن تلتزم بتهاتكات حقوق الإنسان التي ترتكبوها الإدارة الأمريكية قديم اليمين جون ويزر العدل بإدارة الرئيس جورج بوش الأذنية بمذكرته فيها أن بنود إتفاقية جنيف التي تحرم تعذيب الأسرى لا تطبق على حركة طالبان المقاتلة.

• ويشير تقرير العفو الدولية السنوي لعام 2006 الذي يعنى بتهاتكات حقوق الإنسان (330 صفحة) إلى أنه رغم أن 144 دولة صدقت على ميثاق الأمم المتحدة ضد التعذيب فإن الميثاق تذكر أن 102 دولة مازالت تمارس عمليات التعذيب ضد مواطنيها.

• قال نائب حيسى الشرقاوي (جريدة الأهرام): " واقع التعذيب في سجن أبو غريب كابوس ووصفه عار للولايات المتحدة الأمريكية وأعر الأواء أن تمثال العرية الشهيد في نيويورك يعزّز الهجرة".

مخاطر وإغتيالات

كان التعذيب أهم في الحركة الصهيونية joiniosm وهو بدأ في المشروبات المكونة من القرن العشرين ثم تلاه في الكتيبات تنظيم "الأمم رفاه" برئاسة منحام بيغن لدى كان ليعتبر الهجاناء تقوم بالقتل المخطط ويحتج ضد الخطة في وضع أسسها على خريطة العنف والإرهاب حينما قدمت بمعية زياره سجن لنسوا منازل القرية بكل ما فيها ومن فيها من البشر وأطفال الرضام على كل من حاول الفرار فندقت الملك أدوار في القدس على الأريكات تشكك منظمة أكثر دموية في "كشفيون" وتقوم هذه الصليبات الصهيونية إلى نواة جيش إسرائيل.

• إسرائيل - بإسرائيل - رسميا وثائقها مسجلة حول أسوأ في القتل وإغتال العدوى وملاحقة كرامد ونشطاء المقاومة الفلسطينية (المنع بعد ياسين ومنع تعزيز العزير الترتيبية وغيرها) وترويج ومداومة والعقاب الجماعي للفلسطينيين وكذلك التمييز الاجتماعي المنهجي إلى أوت بعدة مئات الضحايا والمذابح الإسرائيلية ضد الشعب الفلسطيني داخل حدود فلسطين التاريخية بعد تغيري قلب القدس والفلسطين من أهلها لتوطين اليهود القادمين من الخارج.

• تل عثمان (بلدة الشيخ)
• دير سانس (بلدة المذبح الإسرائيلي) 10 1947
• قلبية
• خان يونس
• صهيون وشاتراي
• المسجد الأقصى

الحرم الإبراهيمي

• خان
• مدم جنين
• مدم 37 عاما (1970) دخلت قرية بجر اليم بمحافظة الشرقية في مصر التاريخ من أبواب الحزن والألم والدمار عندما أغارت الطائرات الإسرائيلية على تلك القرية وجعلت من كل بيت شهيدا، ضللا أو ظلمة في بحر الزمور من تلاميذ مدرسة بحر القفر الانتدابية.

انتهاكات حقوق الإنسان

Human Rights Violation

هناك خمسة أشكال رئيسية من إنتهاكات الحقبة في الماضي مورو بالعناصر والتي يتوقع إستمرارها مستقبلا وهي:

• حقوق الإنسان الأساسية
• الحريات الأساسية
• الحقوق السياسية
• الإبداء الجماعية

• والتباين كبير بين الموائيق الدولية لحقوق الإنسان من حيث الطبيعة القانونية إلى أين حث كاتبة إليه الأشراف على تنفيذها كما أن التناقض كبير بين الخطاب النظري لحقوق الإنسان والواقع العملي المعاش له حيث تتعرض حقوق وانتهم عليها في معظم الدول بحيث يمارس الإنسان إنتهاكا حقوق أخيه الإنسان وإلى أمكان كثيرة تنتهك هذه الحقوق بإسم حقوق الإنسان.

• يعتبر سجل إفريقيا (53 دولة) في مجال حقوق الإنسان واحدا من أسوأ السجلات على الصعيد العالمي إن لم يكن أسوأها على الإطلاق وذلك بسبب الإنتهاكات الراسمة لحقوق الإنسان سواء من جانب نظم الحكم أو بين الجماعات المتصارعة بعضها البعض في ظروف الصراعات الأهلية المتفشية وتشير بعض المصادر إلى أن معدل حالات الانتهاك في المنطقة مشددة بالمثل وأمر خطائيا 14 مليون وألفين هاجروا منها بلوا 18 مليا.

• الجاز: في الصراع الدامي بين النظام الجزائري والجماعات الإسلامية القريب رقم الضحايا من الجانبين من 390 ألف قتيل وأكثر من مليون جريح.

• سلطا من قريه من 350 ألف قتيل
• الجوز (دارفور) بلغ عدد الضحايا أكثر من مائة ألف قتيل
• يوتوب: تترك ما من عشر سنوات وقتلاها 200 ألف
• أن أطلة سريعية على خريطة الوطن العربي (30 دولة) تزننا بيتنا أن حقوق الإنسان كرات مشروعها غير مكتمل حيث أنه أي حقوق الإنسان - لا تزال تدعى إلى الشفقة وتغير غير التناشيد رغم أن الخطوة الأولى في أي إصلاح وأي ديمقراطية هي احترام حقوق الإنسان

• لا توجد أمثلة على تزوير الإنتخابات والغش والتلصيق فيها أكثر ما هو موجود في بلاد العالم الثالث (115 دولة) وهي إنتهاكات سبابة التجهيز بتناجح مسيحية سلفا تم تريفيها بعدة طريقة فيه جد أو مكتوبة إلقاء حيد أن الديمقراطية دكتا - عادة - عدم خياراتهم أبدا.

• ن سبل الغرب - أمريكا بصفة خاصة - في حماية حقوق الإنسان في منطقتي أو مترابطة مما يثبت أن البائس المنفعة في مجرد الهمية وما يجعلها شعرا بلا مضمون.

• تسمى الولايات المتحدة ديم الديمقراطية وحقوق الإنسان رغم أنها تنتهك الديمقراطية التي يبدو أن لها سمات ومميزات مختلفة عن تلك التي يعرفها الجميع إذا أنها لا تعرف الحرية والجمال والتعاضد وإحترام حقوق وحريات وأفكار الآخرين التي تمتد على كل القارة وألغت وتنتهك حقوق الإنسان (الأمم المتحدة - أفغانستان - العراق - الخ) والتي يثير اللغظ في النفس ما قاله الرئيس الأمريكي جورج بوش ضمن خطاب الكلام الخادع

والضلال. إن العراق الرق في الشرق الأوسط ضربه لعقبة الكراهية!

• نشرت مجلة نيويورك (12 أغسطس 2007) التقرير السري لجنة الفلاديمير الأصغر الذي تناول أوضاع بوش وكبار المسؤولين فيها بإرتكاب جرائم حرب من خلال عمليات التعذيب. البسطة التي يتعرضون لها والتي يمكن أن تسبب نتائج قانونية مدمره لسمعة الإدارة الأمريكية الحالية ونقلت لليلة من ضابط بالمخابرات المركزية الأمريكية CIA قوله إن كان من الأفضل إعدام السجناء حتى لا يكونوا شهودا على التعذيب فيما بعد !!

• قال المبعوثون الأمريكيون ليل ديون بعد زيارة قامت بها مجموعة من أعضاء الكونجرس للقتل جوناثانلانو. إن الضباط التي يرتكبها الملقون التاحون للبعثات الفيدرالية الأمريكية هي لفاعات تعتمد الدولة الأولى بها تأتي على أبدي حراس تارونين و من صوليت في معسكرات إعتقال الشبيرو التي عرفت باسم الجوالع هناك شاهدت جالس طاق الرمي ويومرو كوكمة من الحرس يبدو أنها أنتزعت من رأسه أمريكا. والعقيقة أنه بغض النظر من تسمير ذلك فهدت لست أمريكا.

• أعترف أمريكا. كيف تترك وزير العدل الأمريكي الأسبق 2/1 نوفمبر 2005) عن بلاد تشن المروب تحت عباء اتهامات بتهاتكات حقوق الإنسان يمكن إطلافا لها أي وقت رفض أي دولة ومن بينها إتهامات بإهدار حقوق الإنسان وضطهاد الأقليات أو حيازة أسلحة دمار شامل أو من مساعدة المنظمات الإرهابية وأن الولايات المتحدة أسأت كثيرا إلى فكرة حقوق الإنسان حيث إعتادت العرب دولة حقوق الإنسان وإتفاقيات وتطويعها لخدمة أهدافها فضل من ممارسة الإنتهاكات في أكثر من إتهام.

• كثيرا ما تحدث القارات الأمريكية بثلث مئتين أرباب في أفغانستان والعراق ثم إعتبرت بما أقدمت عليه بمعنى أنه كان من باب الضفأ أو بتسويق التبريرات بالزعم أن "إرهابيين يتخفون المئين مدمرا مشريرة.

• ارتكبت قوات الاحتلال الأمريكية في العراق (نومبر 2004) في مدينة الفالوجة مذبة مخزنة من الصغار وإرادة جماعية ووحشية عباء مستغفمة التنايلل المذابح والأسفوف والصلب الصارع ديم أبناء هذه الخيفة دون الإترام بالوقايف والمعاهدات الدولية التي تحظر إستخدام هذه المواد وأثار البرامج الوثائقية التي عرضت قتلة كتيلفزيون الإجماع الرسمي "أى" عن هذه الخيفة ردود فعل عالية غاضبية للأسفوف الأبيض بكال المطر ويحبب الضم فلا تبقى سوى المقام

• غور: إنتماءات مختلفة الشكل قامت الولايات الأمريكية في أفغانستان بعد قتال الجوب الأمريكيون ونواصير من هذه الألفة وهناك أكثر شريه - أوالع - لأكثر في كل هذه الأقلاوق الإنسان.

• وضع أربعةة شخص من حركة طالبان في حرايت 40 Containers وأفلانا غير إلى خيمها لا يتسع لأكثر من ربعهم وأن من الطبيعي منهم جميعا ختقا.

• حق جئت معتقلين من حركة طالبان بالرغم من أن إتفاقية جنيف حرم جئت القتل والقتل والقتل الجوانل الأمريكي جيبسون كليا أن تصرف جنود جئت كذا مدفوعا باعتبارهما الشخص بأن تراك الوجل على حالها من الممكن أن يبدى إلى إنتشار الأمراض وأضاف قتالا أنه لا يمكن ليهوم إرهابي أن فعوه كان خطا وأن التحقيق الجماعي معهم أظهر عدم إتهاتكات إتفاقية جنيف للأسرى !! ومن جانبها إنتقدت منظمة العفو الدولية

تاريخ حقبة الإنسحاق في العراق

نشأة دولة إسرائيل (15 مايو 1948) والحروب الإسرائيلية العربية التي انتهت (1956 - 1967 - 1973) فخلال من قيام إسرائيل بتجوير قسراً رغم أن المادة 19 من اتفاقية جنيف الخاصة بمعاملة المدنيين في الأراضي المحتلة تمت على أنه لا يجوز نقل أو إبعاد الأشخاص من الأراضي المحتلة إلى أي منطقة أخرى لأي سبب كان

و تدفق مئات الآلاف من العراقيين إلى المغرب وتونس خلال حرب التحرير
وتخرج الملايين من اللاجئين والمشردين السودانيين في الصراع بين الشمال والجنوب.
تدفع الملايين من العراقيين إلى سوريا والأردن ومصر وبذل لآخرى بعد احتلال أمريكا للعراق (19 مارس 2003) هرباً من ديكتاتور العرب

تدفع الملايين من الأفغان إلى باكستان وإيران بعد احتلال أفغانستان (7 أكتوبر 2001)
الإبادة الجماعية
الإبادة الجماعية genocide هي القتل المنظم لبريخ السكان الكلياً أو الجزئياً لجماعة قومية أو إثنية أو عرقية أو دينية (قتل - الخناق أدنى جسدي أو روحي - نال الأطفال السور إلى أي جماعة أخرى).

قال البروفيسور R.L.Rumma في كتابه إحصائيات الإبادة الجماعية لرب أن حكماً مثل هتلر وستالين وبقريها أو حتى أوباما أوسع جرائم الإبادة الجماعية خلال القرن العشرين ولكن الزعيم الكوبيدوني بوت قتل في أربع سنوات فقط رقماً خيالياً غير يترك بعد سكان كمبوديا
يقول الناشط الفلسطيني منير العنكش في كتابه "أعراف والإبادة الجماعية": "من إنزائم مبيدات أو قديم أو أمريكا أو حتى فوانين قصب" التي استخدمتها الأمريكية في 112 مليوناً من الهذيان المبرم أكثر بنشرون في الشمال الأمريكي تلك الإبادة الجماعية والاطول في التاريخ الإنساني والتي كانت الخطة الأولى في الطريق إلى هيرشمان وإنجازها ويتنمنا وبعضها

وكشف الفكر الغربي الأصل ما تبنى في كتابه الشهير سيكولوجية الإستعمار الذي أصدره عام 1948 في أعقاب الذبحه العنصرية البشعة التي ارتكبتها القوات الفرنسية في الجزائر معذوف رواج خضيتها أكثر من مائة ألف مواطن من الاحتلال بعد إبادة وتشريد وإخضاع وتركيز ونهب وإستنزاف بل أنه ليس المحتل مانع من القضاء على الشعب المحتل بأكمله قتلاً إلا طلب الأمر ذلك لضمان له المحتل قول الأراض التي أحتلها.

التعصير (العنصرية)
التعصير العنصري على أساس الأصل أو الجنس أو الدين هو أمر يفضى ولا يمكن فوبه ويتميز جنوب أفريقيا (قبل مناهضة) وإسرائيل كل منهما تماماً للأخر لتقلية الكبير في مجال الإقترار الذين يعانون اليوم !!

في أعلاه من موافقة الكونجرس الأمريكي على إصدار قانون مراقبة الأفعال العنصرية السامية عالمياً Global Semitism, Review ACT الذي يكرس للعنصرية ويمتد على سيادة الدول ويهجم معاداة الإلحادية اليهودية بين غيراً قال الرئيس جورج بوش (14 أكتوبر 2004) "إن الدفاع عن الديمقراطية يعني مهاجم معاداة السامية وفزعنة الأقليات الذين يعانون اليوم !!"

قال أبراهيم غل (الأمرام 10 أغسطس 2005) : مساكين 48 عاماً مرارة التكية قبل أكثر من خمسين عاماً وألن ما حصرهم بسياسة التمييز والعنصرية والإبادة داخل ما يسمى بالخط الأخضر وروحت الأدعية الإسرائيلية تنال عليهم مرة ثانية "عرب إسرائيل" ومرة أخرى "عرب إسرائيل" ومرة ثالثة "عرب 48" وتدارس خدم أسمى أنواع التمييز ويوشح هؤلاء في وفدان تظاهري الإطاحة وينظر إليها كيزر خطيرة قابلة للإستعمار في أي وقت

قرار تيرة اليهود داعية إلى إجراء تحقيق مستقل مفيدوه إلى أن العنف أصبح (منطجاً تعامل) وليس مجرد (ممارسة عنصرية).

وصف قلعة خالجي بمدينة مزار شريف شمال أفغانستان (أسرى 25 نوفمبر 2001) ومهدى على رؤوس من فيها من (أحد ملايين مائة إلى ثلاث مائة 600 شخص

و طرق الأعلام أربعة شققاً) - رعباً بالرماس - الكرسي الكهربائي - حلق التسمم - هذا ما تمارف عليه الدول ما قلته البشر ولكن - وأه من كل هذه - فإن الجنرال عبد الرشيد ريسم وزير الدفاع الأفغاني أبرع لمارشيه طريقة أخرى في الإعدام فهدماً! حيث ينطبع الشخص مصعب العنوين مكللاً بالسلاسل المعدنية من يديه وقدميه أرضاً ثم تقوم إحدى المدمرات بالسير فيه رايح جأى حتى ألقت فهدماً !!!

وارتكب قوات الاحتلال الأمريكي في العراق أفعا لنرى لها جبين البديرة الها - هي سبيل الخال - من أفعالها مصداقاً كمبراً صانعاً شبيكاً أن - بي سبيل الأمريكية لفتح من المر ين ظلم الناس على جرح عراقي أعزل إلى حد المساجد و سيطر في العراق منذ بدء الاحتلال الأمريكي (19 مارس 2003) ما يتراوح بين 900 ألف ومليون قتيل يخالف الجرحى والمصابين الذين تجاوزوا الثلاثة ملايين واللاجئين الذين قابروا أربع ملايين مفار من الصاميين وبغضارتهم سلبوك تقييد الضحايا المصوبة وأصوات الإغترابات.

تتقمع الولايات المتحدة بالخط للتمسح بين المقاومة Resistance والإرهاب و Terrorism في العراق وأفغانستان وحتى قوات الاحتلال الإسرائيلي في الضفة الغربية ورغم أن مقدماته الأولى الراسية بالقوة أمر مشرع ولا يعتبر إرهاباً أي محاولة قتل المقاتلة عند السيطرة الإستعمارية والأجنبية والأنظمة العنصرية هي فعلة بقوات الأمم المتحدة وإقرارها أرتد 2649 سنة 1970 و 2852 لسنة 1971 و 3103 لسنة 1973.

وقال الدكتور فتحي سريو في كلمة ألقىها أمام البرلمان في بروكسل (أغسطس 2001) : من العرب إلى توصف المقامدة بعد الاحتلال بنهب إرهاب وأن يتم قتل إرهاب الدولة موقن أن تحرك الحق المؤثرة في العالم لكي تعالج المندى أو توفيق المدون"

أنهم تقتر منظمة هيومان رايتس ووتش (13 مارس 2006) إدارة الرئيس الأمريكي جورج بوش وكما وراء تصور حركة الدفاع عن حقوق الإنسان في العالم مكللاً أن إستخدام التبرك وإسائة تعريف ما يسمى بالإرهاب بعد جزء لا يتجزأ من إستراتيجية الإبادة الأمريكية وأرض التفتير أن إختيار أساليب التحقيق الوحشية مجرد سوء تصرف من جانب من من صفار الجنود الأمريكيون خدمة كبرى وأوسع التفتير أن النزاعات العنصرية خلال العشرينات (1986 - 2006) أدت إلى قتل ما يزيد من مليوني طفل ورضع وإسائة لا يتجزأ أكثر من ثلاث ملايين طفل كما خلقت أكثر من مليون طفل يتيم ما يروى على ما يزيد على مئتين ألف شخص سبيد العرب والوزارات الدائرة داخل ديارهم وخارجها.

ويذكر تقرير منظمة حقوق الدولة عام 2005 أن إسرائيل ارتكبت من الإنتهاكات العنصرية المسكرة للإنسان وفي التعذيب الدولية والتي ترقى إلى جرائم ضد الإنسانية وذلك ضد الفلسطينيين الذين احتل في الضفة الغربية والقدس الشرقية ومزاة حيت:

(إطلاق الرصاص ومزاة حيت:
• القصف الجوي والمدفي للمساكن الأتلة بالسكان
• عمليات التفتير Torture الوحشي المخمفة
• سرقة وصول المساعدات الطبية
• إستخدام الفلسطينيين كدروع بشرية في عمليات الجيش الإسرائيلي
• التفافس عن جرائم المستوطنين اليهودية في حق الفلسطينيين

المؤجد مصر في

مياطك لتداول الحاويات .. والتجارات

تحقق مركزا متقدما على خريطة الحاويات العالمية

واصل خطة التحديث والتطوير .. لتنشيط حركة التجارة .. ودعم الإقتصاد الوطنى



لا يخفى على أحد من المتابعين المتخصصين على المستويين المحلى والدولى
فى مجال تداول الحاويات.. والمراقبين فى مجال النقل البحرى والخطوط
الملاحية العالمية المتخصصة فى مجال نقل وتداول الحاويات بين دول العالم .

فدعت القيادة السياسية بقيادة جديدة على دراية
تامة وخبرة متفلة بأسلوب صناعة الحاويات وتداولها
.. تتميز بأسلوب عسى حديث .. ليوصل
الملاء .. ويساهم فى وضع خطط تطوير جديدة
لتلك الصناعة .

هذا ما أكدته وأشار إليه اللواء بحرى علاء الدين
هاشم ندا رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
الهيئة شركة لمياط لتداول الحاويات والبضائع..
حيث أشار منذ توليه مسئوليات الموقع بأننا ستعمل
جاهدين على استكمال أعمال تطوير الشركة
بالتعاون المثمر بين جميع قطاعات ودارات الشركة ..
كما أننا جاهزون لخط تطوير حديثة تستهدف زيادة
عمق الرصيف الخاص بالمطلة من 14.5 متر إلى
19 متر بالتنسيق والتعاون المستمر مع هيئة ميناء
دمياط لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الثامن ..
كما تتضمن الخطة توريد عدد 2 ونش رصيف
معلق وعدد 2 ونش ساحة R . T.G لتدعيم
المطلة وزيادة التداول بالقرى الحديثة .



اللواء / علاء ندا

رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول
الحاويات والصانع



اللواء / محمد إبراهيم يوسف

رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للتق
البحرى والبرى

أن شركة دمياط لدن لبحاويات والصانع قد
خطت بصمب الاسد ووضع اسمه على ثبات
وأقر على حريصة مطب لبحاويات العالمية.. لا
تيرت من م بحكوب وشهولات بسعة عالية
حطب العديد من لخطوط الدلية تحرف لبره
وتحقق أعدد مترابدة فى استبدال خاصة فى
مجال تداول الحاويات لبراريت واللى بلغت أكثر
من 90% من نشاطها.. وتميزت بها من مطحات
الحروب الحية .. وهذا ما أشارت إليه الأرقام
والإحصائيات الأخيرة لبحارها عن الشركة.. حيث
قمرت لى مركز متقدم من مطحات الحاويات
العالمية حص من مطحة حوض البحر المتوسط.
بشندورها جاحر المليون خاوية حيث
حققت تداول مليون وثلاثمائة ألف حاوية العام
الماضى .. فضلا عن تجاوز حجم الإبررات
وعائش انشاش تحدى بحقق صفات ربح
فعل صبرية بلغ 119.114 مليون حنية بسعة
منطوره عن استبدت بعت 15% لقفز هذا
العام برودة ملحوظة لنش الأرقام .. من مطحة حاويات دمياط أصبحت مطحة عالية
تتألف بكل قوة فى سيات محمول مطحات الدويات بحوض البحر المتوسط.

مياط .. كيان كبير

ولعل ما يعبر إلى الشركة بأننا .. تلك مقومات ومكانات تطهها بالعدل إلى العالمية
.. حيث تتلخص فكر جديد فى مجال تداول الحاويات .. وسياسة تسويقية مميزة ..
وموقع متميز داخل ميناء على ميناء البحرى .. وكثرتنا وله صفة عالمية متميزة .. هذا ما أشارت
به لبطب العالمية.. بأن مياط مطحة وإدارة جيدة تدار بطرق علمية
وتكنولوجيا متقدمة بما تطهها لى بصنع نموها مشرقا فى كافة الآاء .. وحسن
الإدارة التى نغده من خطط لتداول والتحديث لتصميم قدرة على المنافسة العالمية.

خطة حديثة للتطوير

وأول النجاح الذى حققته الشركة بفضل النقل البحرى والبرى فى العامين الماضيين
بهدف تطوير والشركات والخدمات التابعة لها من حيث وضع أسس علمية متطورة.. بفكر
أدى متطور كن له أثر فى انتقال العديد من الشركات التابعة من خاة الضالز إلى
خاة الأربح .. ضافة إلى ميزة جديده تميزت به إدارة الشركة وفى وضع قيادات جديدة
مقلنة محركات لتواصل سبره التطوير والتحديث.. وكان المودع مع هذا الصرح الكبير
المتشدد لى مطحة حاويات دمياط ليوصل مسيرة التقدم بل بتولى مسئوليات قيادة
جديدة على جردا للتخطيط المرحلة الدلية والمستقلة ليوصل مرحلة التنافس .. والمعاظ
على النجاح الذى حققه هذا الكيان طوال الفترات الماضية ليعطى أكثر وينغى بصورة
تجعله من لخطوط المتميزة

كما تستهدف فى المام الأول الإهتمام بالعنصر البشرى وتدريبه على أحدث الوسائل
يتميز هذا العنصر القاعدة العريضة للتطوير .. كما أنه تم وضع خطط جديدة لتنشيط
إدارات التسويق والعلاقات الخارجية بمتابعة وبراسة معدلات الآاء للمطحات المحيطة..

والاستفادة من التحارب الناحية للنهوض وبمساهمة نهضة التطوير والتحديث.
أما تأمل جميعا بالتزامن المثمر بينا وبين هيئة ميناء
دمياط بأن تصبح مطحة الحاويات العملاقة
داخل ميناء دمياط مطحة عالمية.. يشهد
لها الجميع بميزاتها وإمكاناتها ..
وتعمل على تنشيط حركة التجارة ..
ودعا قويا للإقتصاد الوطنى الذى
تعمل من أجله جميعا .. فى ظل
القيادة الرشيدة للمسر الرئيس

حسنى مبارك
فى نهاية اللقاء السريوع مع اللوار
بحرى / علاء ندا رئيس مجلس إدارة
شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع
.. تتمنى لسيادة التوفيق والعاملين بأن
تصبح شركة حاويات دمياط علامة مضيئة
لمصرنا الحبيبة على خريطة الحاويات العالمية .





FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E.)
"MOUSELHY BROS"



YANG MING LINE

YOUR CONSIGNMENT IS OUR COMMITMENT

WEEKLY SERVICES

**Direct Calls
From & To**

- FAR EAST.
- U.S.A.
- NORTH EUROPE .
- WEST & EAST MED.



www.finmarshipping.com

Address : 3, Fernand Addah Str., El-Mossalah, Ramleh Station
Phones : (002-03) 48 61 239 - 48 73 078 - 48 73 951 - 48 73 500
Fax : (002-03) 48 40 757



Evergreen's Chairman sees the container market continuing to flourish unless it encounters unexpected catastrophes



Speaking at the World Shipping Summit (China) 2007 on November 2 in Tianjin, Arnold Wang, Chairman of Evergreen Marine Corporation, addressed the audience on the subject "Growing Demand as Indicated by the Shipbuilding Orderbook".

Nothing that over the past decade, China's remarkable economic growth has brought structural changes to global container shipping and other related industries, including shipbuilding and terminal operations, Mr Wang reflected on the impressive statistics:

"In 2008, container throughput in all Chinese ports reached 80 billion TEU, or around one-fifth of the global volume. For cargoes from Asia to Europe and North America, China's exports have accounted for more than half of market volumes. In 2008 China gained a market share of 65% in the Trans-Pacific seaboard trade, 71% with the inclusion of Hong Kong. In the Far East - Europe westbound market, a market share of 63% was recorded for exports from China alone and 72% with Hong Kong's contribution."

Mr Wang added that given the scale of China's economic development, it is hardly surprising that China is now having a significant influence on the overall shape of global container transport and other related industries.

Turning to the subject of the global container ship newbuilding programme, Mr Wang continued:

"According to Clarkson's statistics, shipyards worldwide are expected to churn out 1,410 thousand TEU of tonnage in 2007 while in the latest building spree, vessels above 10,000 TEU have increased by a notable extent. In total, ship owners have spent \$51.2 billion on container vessels, including 114 vessels above 10,000 TEU. It is believed that more than 150 such ULCS will be added to orderbook by the end of this year."

BRS-Alphaliner's newbuilding statistics also this development, said Mr Wang:

"The ULCS fleet above 10,000 TEU will grow from four to 152 ships in four years. All these gigantic vessels are expected to join the booming Far East - Europe trade."

Mr Wang said that some people might start to wonder whether such a huge delivery of tonnage will cause oversupply and lead to market meltdown, or whether the influx of new capacity will only serve to fulfil ever increasing demand.

He believes that in order to forecast market demand/supply, it is essential to analyze the growth in real slot capacity, which can be influenced by the following factors.

• Limitations of actual loading

Due to loading requirements or broken space caused by special cargo, a vessel's actual carrying capacity will not reach its nominal capacity. These factors include over-weight, out-of-gauge (over-high and/or over-wide), and dangerous goods, etc. For a 4,000 TEU vessel, the effective slot space can fall to under 3200TEU when the above-mentioned factors are taken into consideration.

• Replacement of ageing fleet

Ageing vessels account for a notable share of

the total existing fleet. More than 5% of current tonnage would normally have been scrapped having reached the age of 25 years. In other words, one out of every 20 newbuildings will be used to fill the vacuum created by the disposal of ageing vessels.

In consideration of low productivity and high maintenance costs, the ageing fleet will be gradually renewed. With part of the newbuilding fleet reserved for the replacement of the ageing fleet, the growth of effective capacity supply will slow down as a result.

• Capacity demand for feeder expansion

To maintain the efficiency of the overall network, feeder services have to be upgraded in proportion to the expansion of mainline services. The tonnage requirement for feeder expansion will reduce the capacity growth of long-haul services.

For example, if a carrier were to deploy 10,000TEU vessels to upgrade an existing Far East - Europe service that was using 6,000 TEU ships, shifting the 6,000TEU vessels to replace 3,000TEU ships in a Far East - Mediterranean service. The 3,000TEU ships are then used to expand regional feeder networks. The cascading effects only supply 7,000 TEU of effective slots to the Far East - Europe (including Mediterranean) trade.

• Port congestion

In the Far East, China in particular, the handling capacity and capability of container ports is being constantly upgraded in line with bullish cargo growth. In Europe, as in the US, there are also a number of major expansion plans but due to environmental concerns, lengthy consultations and public enquiries are creating major delays measured in years, not months. These bottleneck problems will gradually influence operational efficiency and restrain effective capacity growth.

• Longer trade routes

On the one hand, the booming Far East - Europe market brings huge cargo volumes to carriers. But on the other hand, the longer trade route requires more vessels than other trades and imposes mitigating effects on actual capacity growth. With most ULCS newbuildings deployed on the Far East - Europe trade, the growth of effective slots will be slower than the nominal capacity increase, and this will help to stabilize the global container shipping market.

For instance, it takes four to five ships to run a Far East - US West Coast weekly loop but it requires eight to nine ships for a Far East - Europe weekly service. The deployment of eight 8,000TEU vessels can form two weekly services on the Far East - USWC trade and increase weekly capacity supply by 16,000TEU. In contrast, the same eight vessels can only constitute one weekly service when shifted to the Far East - Europe trade and reduce the capacity increase by half.

• Crowding-out effect of way cargo

Long-haul services can also carry way-cargo, and

thus dilute capacity supply for the main trade. For example, Far East - Europe services can serve the Red Sea market en route to Europe. Far East - US East Coast all-water services can carry cargo in transit to South America.

Mr Wang also commented on the relationship between global economic growth and container volumes:

There used to be a proportional connection between the growth rates of global economic development and container volume. Under normal circumstances, the increase rate of container cargo is around 2.4 times that of economic growth. But due to the impact of outsourcing trends, the situation has started to change in recent years. The ratio climbed to 2.8 and 3.6 for 2000 and 2003 respectively.

In 2004 and 2005, with the outsourcing trends more or less established, the ratio fell to the previous level. According to forecasts by the IMF (International Monetary Fund), the global economic growth rate will range between 4.2% and 4.3% during 2006 - 2010. Based on the cargo multiple of 2.4, global container cargo volumes are expected to increase by 10-11% in the coming years.

The pointers above indicate that cargo volumes will continue with stable growth while the tonnage supply will increase slower than expected. Therefore, it is believed that the container shipping market will continue to flourish unless the global economy is impacted by unexpected catastrophes.

Container shipping is an open and very competitive market, said Mr Wang:

Changes in capacity demand and tonnage supply will directly influence freight rates and loading performances. Furthermore, this industry requires huge investments but only generates slim profits. In the last 10 years, fierce competition has driven the industry's profitability down to micro levels or even into frequent losses. Container shipping has become the least lucrative section of the whole logistic chain.

"For example, the industry achieved a record profit in 2004. But an American Shipper study revealed an average profit ratio of 10% in that prosperous year compared to 5% for a normal year. Given the limited profit margin, carriers' profit outcomes can easily turn negative when freight rates drop by 5% or costs increase by the same level.

"For the years to come, it is forecast that the development of the container shipping industry will continue along a rising path, based on continuous cargo growth and stable capacity increases.

"We believe that rational competition is the foundation on which we can create a win-win situation among competitors and conduct reciprocal business with customers. We are glad to join with other carriers to explore avenues whereby we can continue our contribution to the development of the global economy.



إس إس إم

لبنان إنترناشيونال

REAL ESTATE DEVELOPMENT



الإنجازات تتوالى في الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر تحقيق البرنامج الانتخابي للرئيس مبارك للتنمية والاستدامة العالمية

توفير 290 فرصة عمل وزيادة 70% من الأجر الأساسي كحافز للعاملين و50% زيادة في الجهود غير العادية

اللواء/ هشام السرساوي 450 مليون جنيه على 5 سنوات للمشروع الأول للتطوير في موانئ بورطوفيق - الأدبية - الفردقة - سفاجا خطة طموحه لتطوير وتحديث الموانئ تحت رعاية وزير النقل بدأت في يونه الماضى

مينا الفردقة:

يشمل المشروع على إنشاء محطة ركاب بحرية جديدة مع تطوير الرصيف العالي لإستيعاب السفن السياحية المصلاة بالإضافة إلى أعمال البنية التحتية وساحات الإنتظار والخدمات وتبلغ التكلفة التقديرية للمشروع حوالي 81 مليون جنيه وتشمل:

إنشاء رصيف بحري جديد بطول 200م وعرض 10م لخدمة السفن السياحية الكبيرة ، إكتساب مساحات جديدة حوالي 10700 متر مربع، إنشاء ساحة تروك للسيارات والنقل بمسطح 5500 متر مربع، إنشاء محطة الركاب بمسطح 9000 متر مربع، إنشاء البنية التحتية وتطوير القرية الكورنية وشبكة الاتصالات والمطاعم والمرافئة .

وتبلغ مساحة الميناء قبل التطوير 14000 متر مربع لتصبح مساحته بعد التطوير 49000 متر مربع.

ومن أعمال التطوير يقول اللواء/ هشام السرساوي يشهد ميناء سفاجا تطوير شامل يتضمن كل المرافق الحيوية داخل الميناء، وسوف يتم خلال شهر طرح مشروع إقامة محطة ركاب بحري مسطوح معمرى بمساحة 2000 راكب/ساعة بمساحة إجمالية 12000 متر مربع وتحتوي على صالة سفر ووصول ومركز تجارى وخدمات عامة من طرق وساحات شتلكة تقديرياً 40 مليون ركباً إنشاء البنية التحتية من صرف وكهرياء واتصالات ومطاعم وشبكة تقديرياً 4 مليون جنيه بالإضافة إلى المبنى الإدارى الجديد ورج الإرشاد وشبكة تقديرياً 10 مليون جنيه وتم البدء في تنفيذ إقامة المبنى الإدارى الجديد ورج الإرشاد وتم الإنتهاء من أعمال الأسلاكات ومنظر الإنتهاء من إقامة المبنى والرج خلال 8 شهور من تاريخه.

تواصل الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر تحقيق الإنجازات بما يخلق البرنامج الانتخابي السيد الرئيس حتى يشارك لتلبية المستدامة لعاملين بهيئة موانئ البحر الأحمر تحت قيادة اللواء هشام السرساوي بهيئة موانئ البحر الأحمر.

نجمت الهيئة في إقامة 290 فرصة عمل جديدة وعملت على تحسين مستوى الأجر وبلغت بمبلغ حافز نسبته 70% من الأجر الأساسي وزيادة الجهود غير العادية بنسبة 50% من الأجر الأساسي .

أما من مشروع التطوير خطة تحديث موانئ الهيئة يقول رئيس الهيئة:

لقد كنا خطة طموحه لتطوير وتحديث موانئ البحر الأحمر بالتعاون مع المركز الهندسي لكافة الهندسة بجامعة الإسكندرية تم إعداد المشروع الأول للتطوير في موانئ الهيئة "بورطوفيق، الأدبية، الفردقة، سفاجا" بتكلفة تقديرياً تزيد عن 450 مليون جنيه موزعة على خمس سنوات حيث تم عرض الخطة على المهندس/ محمد مسمر وزير النقل في 6/5/2007 وتمت الموافقة عليها، وأضاف رئيس الهيئة أن تطوير ميناء بورطوفيق ينضم إلى مرطنتي:

المرحلة الأولى (البحر الأحمر)،

بتكلفة إجمالية قدرها 5105 مليون جنيه وتشمل أعمال تطوير وتجديد وإعادة تخطيط الطرق وإنشاء منطقة انتظار للركاب والمركبات بمساحة 16000 متر مربع وإعطاء ميناء مركز تجارى وكافتريا بمساحة 2000 متر مربع ومنطقة خدمات إدارية ومساحات إنتظار للسيارات وأعمال التكييف والتطوير لمصالحات الركاب وإنشاء ساحة تروك للسيارات والنقل بمسطح حوالي 7500 متر مربع وإعادة إنشاء مبنى الإدارة البحرية وأيضاً أعمال البنية التحتية (كهرياء - اتصالات - صرف مسمر - ميناء - مريل)

ثانياً، البحر الشمالي،

بتكلفة قدرها 36 مليون جنيه ويشمل أعمال الردم واكتساب مساحات جديدة 12000 متر مربع وأعمال تطوير الممشى والأسوار والرباطات

المرحلة الثانية وتشمل:

مشروع للرحل الإستثماري بتكلفة إستثمارية حوالي 80 مليون جنيه وتشمل إنشاء الرصيف خلف الشمالي بطول 200 متر مربع وعرض 10 متر وإنشاء محطة جديدة للركاب أما ميناء الأدبية فيعمل على:

المرحلة الأولى،

إكتساب مساحات جديدة وإنشاء شبكة الطرق والمرافق وإنشاء أرصفة جديدة بتكلفة تقديرياً حوالي 95 مليون جنيه وتشمل:

إكتساب مساحات جديدة حوالي 200000 متر مربع بطول 1250 متر على السبيل وتجهيز الخطاب البحري وإنشاء مساحات وروابطات جديدة تربط الطريق الحالي والطريق الشرطى الجديد وتطوير مناطق المارزيت وتجهيز شبكة الطرق الداخلية وتطوير القرية الكورنية وإستكمال شبكة الاتصالات والمطاعم وإستكمال عناصر البنية الأساسية من صرف ومياه ومرير وإنشاء حوض للخدمات البحرية.

أما المرحلة الثانية المخصصة للمشروعات والمخصصة للمشروعات الإستثمارية فبإقل تكلفتها التقديرية حوالي 474 مليون جنيه وتشمل إنشاء أرصفة بحرية جديدة لقياس العمق والصعب الجاف وتمتددة الأراضى مطرية لإستثمار كالآتى:

رصيف بحري بطول 600م وعرض 17م لعب الجراف، أرصفة بحرية جديدة بطول 500م وعرض 14م بطول الأعاء، ومطعم متعددة الأغراض وأرصفة بحرية بطول 900م وعرض 14م، وتبلغ المساحة الكلية للميناء حوالي 832.480 والساحة بعد الإنتهاء من أعمال التطوير بممرطتها 1764.100 متر مربع أى أن الإستثمار بنسبة 61.10%

المشروعات الإستثمارية التي تم تنفيذها بالميناء خلال العام المالى 2007/2006

- 1 - تم الإنتهاء من عمل منظومة إلكترونية بالميناء ، مزودة بأجهزة مراقبة ومتابعة السفن والضاغط بتكلفة قدرها 10 مليون جنيه.
- 2 - تطوير يوانات المند القدم وإستاءة
- 3 - إنشاء ساحة جديدة لاسمارات وسفن
- 4 - إنشاء ساحة مساحه 50 ألف م.
- 5 - إعادة كعاب الاسرة بلساء، والاسوار
- 6 - تطوير إحصائية قدرها 3.2 مليون جنيه
- 7 - مشروع زيادة كفاءة ميناء الفردقة، البدء في إنشاء رصيف بحري بطول 230م وعرض 10 متر وبشكله 19 مليون جنيه.
- 8 - مشروع زيادة طاقة ميناء سفاجا:
- 9 - مشروع زيادة طاقة ميناء الأدبية ويشمل
- 10 - إنشاء برج مراقبة ومقايمة السفن بتكلفة 11 مليون جنيه.

- أولاً : ميناء السويس (بورطوفيق)،**
- مشروع زيادة كفاءة ميناء السويس،
- تم الإنتهاء من أعمال البنية التحتية (مرطه اولي)
- وأتى تشمل الأعمال:
- 1 - إنشاء صالة استقبال جديدة على مساحه 5000م² وتوسع عدد 2000 راكب من موزه كافتريا والخدمات والمرافق والأجهزة الكهربائية بالميناء
- 2 - إنشاء منطقة التروك العامة على مساحه 2500م².
- 3 - مشروع صالة الإنتظار الخارجية لإستقبال الركابين على الميناء من مستقبل ومبنى الركاب وتزويدها بتكييف مركزي وقصور تعليمية لخدمة الركاب بكيفية إستخدام وسائل الإلتقاء والتأق ومزودة بكافة الخدمات والمرافق.
- 4 - إكمال شبكة طرق الميناء 14 مليون جنيه.
- ثانياً: ميناء الأدبية:
- 3 - مشروع زيادة طاقة ميناء الأدبية ويشمل
- 4 - إنشاء برج مراقبة ومقايمة السفن بتكلفة 11 مليون جنيه.



وزارة الإسكان

تقرير حول موسم العمرة (عام 1428هـ / 2007م)

- 1 - عام :

كان للأحد نتائج الدروس المستفادة من موسم العمرة الماضي بتعليم الإيجابيات وتلاي السليبات وكذلك لتعاون المستمر والبناء بين كل من وزارة النقل ووزارة السياحة والتضامن الاجتماعي وكافة الأجهزة المعنية بالخدمة بالإضافة إلى زيادة عدد العمارات العاملة هذا العام من العام الماضي وحسن الإعداد والتنظيم والتخطيط الجيد لأفضل الأثر في ظهور موسم العمرة لهذا العام (1428هـ/2007م) كفضل موسم عمرة منذ سنوات عديدة.
 - 2 - التغيرات التي أكتبت موسم عمرة 1428هـ :

- استمرار التقصير في عدد العمارات العاملة في نقل الحضور والركب إيجائي عند العمارات التقليدية المشتركة 10 عمارات، والعمارات السريعة 10 عمارات منها عبارة تعمل على لسط الدمامي العرفه/ شرم الشيخ

ب - تزامن توقف عودة العاملين المصريين بالسعودية وبول لطيج مع توقف مغادرة فوج المتفرجين خلال شهر شعبان ج - عدم استخدام ميناء دورتوفيل خلال موسم العمرة العالي (من قبل نقل من 6 آلاف راكب فقط من الدومس)
 - 3 - زيادة طاقة نقل أسطول الركب هذا العام :

عدد العمارات العاملة خلال هذا الموسم (23) عبارة بيئاتها كالتالي

• عدد (10) عبارة ركب طاية (ذهب - وادي النيل - حمية - مودة - جما 2 - فرج - ساركة - شوار زود - بيلا - مسرة)

• عدد(4) عبارة سريعة تعمل على خطوط دولية (أديريباتكا - رد سي - رد سي 2 - البرنسيب - نفوتيتي - ناصر ترافل الكوني - المنصة - الهوي)

• عدد (1) عبارة سريعة (رد سي جت) تعمل على خط داخلي (الفرقة/ شرم الشيخ)

• عدد (3) عبارة نقل شاحنات وأصبات (بلاك إيريس - دودو - نيكولاس A)

وتم تشغيل هذه العمارات كالتالي
- | الخط الدمامي | العمارات العاملة على الخط |
|----------------------------|---|
| السويس/ جدة (مسرة) | مسرة - ذهب - جما 2 |
| سجلا / جدة (مسرة) | أديريباتكا - مودة - جما 2 - فرج - حمية - مسرة - ساركة |
| سجلا / ينبع (مسرة) | وادي النيل - ذهب - رد سي 1 |
| نويج / حقة (طاية) | بلاك إيريس - برنسيب - بيلا - شوار زود - تاريتيتي - دودو |
| سجلا / حدة (ركاب عابدين) | رد سي 1 - مسرة - رد سي 2 - ساركة 2 - فرج 2 - ناصر ترافل - نيكولاس - حمية - أديريباتكا - الهوي |
| الفرقة / حدة (ركاب عابدين) | الكوني - المنصة 1 |
- 4 - العوامل الإيجابية والسلبية لهذا الموسم :
 - أ - العوامل الإيجابية :

1 - إصرار وزارة النقل على اتخاذ كافة الإجراءات والتي من شأنها إزالة الأساليب السلبية الناتجة من كارة العمرة ، اسلام 98 واثار وقعت في فيرير 2006 وذلك باستفادة ثقة الركاب في النقل البحري.
 - ب - العوامل السلبية :

1 - تعاون الكامل والمستمر بين وزارات النقل والسياسة والضمان الاجتماعي وجميع الأجهزة المعنية بالدولة مما كان له بالغ الأثر في حل أي مشكلة فور حدوثها.

(3) زيادة أعداد العمارات العاملة على خطوط (سجلا - حدة - ينبع - حدة) وكذلك لإنضمام زودو سريع آخر لأسطول الجسر الحربي العامل على الخط (نويج - الحقة)

(4) كان لإيقاف العمرة الفرية (عبه / عبقة) أكبر الأثر في القضاء على الأزمة المزمنة لتفكير ميناء نويج.

(5) إلزام كافة شركات السياحة وجميع الأجهزة العاملة بالمواقيت والمنظومة بتنظيم أعمال العمرة بتعليمات اللجنة العليا للعمرة برئاسة معالي وزير النقل

(6) كان للدور المؤثر والفعال والقي قامت به لجان التفقيش الفني على العمارات قبل وأثناء موسم العمرة أكبر الأثر في رفع الكفاءة الفنية للعمارات مما أدى إلى تأمين إبحارها وقله حدوث الأخطار خلال الموسم المالي.

(7) كان فاعلا برئاسة الهيئة العامة المستمرة والفعالة للمعق في جميع الموانئ التابعة ساحة بساعة والتعاون مع كافة الجهات العاملة بالموانئ أكبر الأثر في تقليل أي صعوبات وتحقيق السيطرة التامة على المواقف الطارئة فور حدوثها.
 - ب - العوامل السلبية :

1 - عدم تشغيل عمارات الركب من ميناء السويس البحري أدى إلى نقص السفن بميناء سجلا وجرمان ميناء السويس مما شارك في هذا الموسم.

(2) قيام التوكيلات السعودية بعدم نقل أمتعة المتفرجين على نفس العبارة التي يستقلونها أدى إلى توجيه الأمتعة إلى ميناء آخر كما حدث عند خط الأمتعة بين مينائي سجلا والفرقة خلال الموسم.

5 - تعطيل طاقة النقل المتاحة خلال هذا الموسم :

 - 1 - إيجائي عدد العمارات التي عملت خلال الموسم (23) عبارة وبيئاتها كالتالي
 - عدد (3) عبارة نقل شاحنات وميريات (بلاك إيريس - نيكولاس - دودو) والآخره عملت لفترة لإجراء أعمال الصيانة.
 - 2 - عدد (3) عبارة سريعة تعمل من ميناء الفرقة منها (2) عبارة تعمل على الخط الدولي (الفرقة/ حدة) وواحدة تعمل داخلي على الخط (الفرقة/ شرم الشيخ)
 - 3 - عدد (2) عبارة تقليدية وعدد (2) عبارة سريعة تعمل من ميناء على الخط (نويج - الحقة) ملكة أديريباتكا الكامل.
 - 4 - عدد (10) عبارة ركب تقليدية (سجلا/ حدة - سجلا/ ينبع - سجلا/ حدة)
 - 5 - العمارات العاملة للنقل المصري المشتركة في الموسم عدد (2) عبارة فقط جديدين لشركة الملاحة الوطنية.
 - 6 - تقارب نسبة العمارات التقليدية مع نسبة العمارات السريعة وقد أدى ذلك إلى :
 - 1 - قيود على مسافات إبحار العمارات السريعة
- 2 - التعاون الكامل والمستمر بين وزارات النقل والسياسة والضمان الاجتماعي وجميع الأجهزة المعنية بالدولة مما كان له بالغ الأثر في حل أي مشكلة فور حدوثها.
- 3 - زيادة أعداد العمارات العاملة على خطوط (سجلا - حدة - ينبع - حدة) وكذلك لإنضمام زودو سريع آخر لأسطول الجسر الحربي العامل على الخط (نويج - الحقة)
- 4 - كان لإيقاف العمرة الفرية (عبه / عبقة) أكبر الأثر في القضاء على الأزمة المزمنة لتفكير ميناء نويج.
- 5 - إلزام كافة شركات السياحة وجميع الأجهزة العاملة بالمواقيت والمنظومة بتنظيم أعمال العمرة بتعليمات اللجنة العليا للعمرة برئاسة معالي وزير النقل
- 6 - كان للدور المؤثر والفعال والقي قامت به لجان التفقيش الفني على العمارات قبل وأثناء موسم العمرة أكبر الأثر في رفع الكفاءة الفنية للعمارات مما أدى إلى تأمين إبحارها وقله حدوث الأخطار خلال الموسم المالي.
- 7 - كان فاعلا برئاسة الهيئة العامة المستمرة والفعالة للمعق في جميع الموانئ التابعة ساحة بساعة والتعاون مع كافة الجهات العاملة بالموانئ أكبر الأثر في تقليل أي صعوبات وتحقيق السيطرة التامة على المواقف الطارئة فور حدوثها.
- ب - العوامل السلبية :
 - 1 - عدم تشغيل عمارات الركب من ميناء السويس البحري أدى إلى نقص السفن بميناء سجلا وجرمان ميناء السويس مما شارك في هذا الموسم.
 - (2) قيام التوكيلات السعودية بعدم نقل أمتعة المتفرجين على نفس العبارة التي يستقلونها أدى إلى توجيه الأمتعة إلى ميناء آخر كما حدث عند خط الأمتعة بين مينائي سجلا والفرقة خلال الموسم.
- 5 - تعطيل طاقة النقل المتاحة خلال هذا الموسم :
 - 1 - إيجائي عدد العمارات التي عملت خلال الموسم (23) عبارة وبيئاتها كالتالي
 - عدد (3) عبارة نقل شاحنات وميريات (بلاك إيريس - نيكولاس - دودو) والآخره عملت لفترة لإجراء أعمال الصيانة.
 - 2 - عدد (3) عبارة سريعة تعمل من ميناء الفرقة منها (2) عبارة تعمل على الخط الدولي (الفرقة/ حدة) وواحدة تعمل داخلي على الخط (الفرقة/ شرم الشيخ)
 - 3 - عدد (2) عبارة تقليدية وعدد (2) عبارة سريعة تعمل من ميناء على الخط (نويج - الحقة) ملكة أديريباتكا الكامل.
 - 4 - عدد (10) عبارة ركب تقليدية (سجلا/ حدة - سجلا/ ينبع - سجلا/ حدة)
 - 5 - العمارات العاملة للنقل المصري المشتركة في الموسم عدد (2) عبارة فقط جديدين لشركة الملاحة الوطنية.
 - 6 - تقارب نسبة العمارات التقليدية مع نسبة العمارات السريعة وقد أدى ذلك إلى :
 - 1 - قيود على مسافات إبحار العمارات السريعة
- 6 - المقترحات :
 - 1 - تشغيل عدد (3) عبارة من ميناء السويس البحري خلال موسم العمرة القادم (2) عبارة على الخط السويس/ حدة، عبارة على الخط السويس/ ينبع
 - ب - تحديث عدد (3) عبارة من ميناء السويس لكل راكب ب 30 كجم (ثلاثون كجم) فقط للراكب عند العودة حيث إن الثلاثون كجم تعني شاما مطالب الحاج أو المعتمر الذي يسافر بشبه حافلة لآراء الناسك ويساعد ذلك على توجيه ضربة لقاعدة لأي من ذوي النفوس الضعيفة الذين يستقلون الموسم الديني
 - قيام بعمال من مشروع (سرة / نويج) بالإضافة إلى القضاء على تكسر الأمتعة وتقليل زس الشحن والتفريق لهذه الأمتعة علما من هذه الأمتعة الزائدة التي يتم تكسيبها بمرافق إبحارها كان (سياب كارة العبارة) 98
 - تسهيلا على إتمام أعمال تصريف مياه طلاء العرف.
 - ق - قترح تدبير عبارة إيجائي بالتنسيق مع إحدى الشركات المالكة وذلك لمدة 50 يوم إجتارا من 15 ساعه وحتى 5 شوال لإستخدامها في النقل البحري للركاب حاله تعطل إحدى العمارات نظرا لنقل الحوي بطلب تدبير عدد 15 طائرة
 - ب - استغرق توقيت وصولها إلى الركب بحدة 55 ساعه من عطلها (أي أكثر من يومين) علما بأن إحدى الشركات المالكة العمارات أهدت إستخدامها قديم بتشييد ذلك
- 7 - موسم العمرة في أرقام :
 - 1 - إيجائي عدد الركاب والمتفرجين في موانئ (السويس - سجلا - نويج) خلال هذا الموسم عدد (959002) راكب ويعتمر خلال أشهر (رجب وشعبان ورمضان) من خلال العمارات عدد (1695) عدد غدا وبمودة وكان إيجائي عدد السفن المشتركة في موسم العمرة عدد (19) عبارة وقوارب سريعة 3 + ثلثة شاحنات.
 - 2 - كان حركة الركاب والمتفرجين بموانئ الهيئة خلال موسم العمرة (رجب - شعبان - رمضان) لهذا العام.
 - ج - كان حركة الركاب والمتفرجين خلال شهر رمضان لهذا العام مقارن بالفترة المثلية من العام الماضي.
 - د - بيان مقارن بين إيجائي الركاب والمتفرجين خلال موسم العمرة للعام الحالي (1) رجب - شعبان - رمضان) مقارن بالفترة المثلية من العام الماضي.
- 8 - الخاتمة :

1 - كان قيام معالي وزير النقل بزيارة ميدانية إلى موانئ الهيئة خلال موسم العمرة وكذا التلبية اليمية وتوجيهات سياحة المستمرة أكبر الأثر في نجاح الموسم

2 - من مديون الموانئ وصمم العاملين بها على بذل أقصى جهد لإتجاح الموسم وظهور بمظهر مشرف

ج - كان للجهد المستمرة والمبدون في نقل لجان التفقيش المشككة من قبل وزارة النقل وكذا لجان التفقيش والمراجعة على عمارات الركاب المشككة من قبل الهيئة البحرية لسلامة الملاحة البحرية والهيئة العامة لأمان البحر الأثر 93

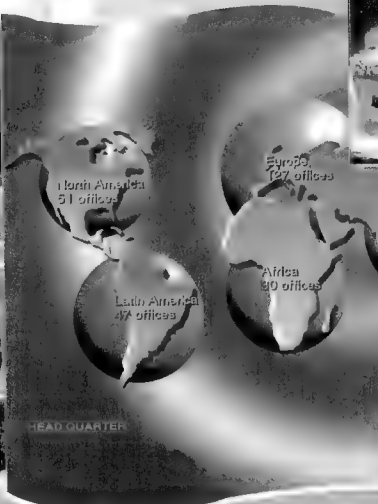
لجنة تفقيش - قبل وأثناء الموسم - أدبل الأثر في تقليل أعطال العمارات إلى الحد الأدنى.

ALAFIFI

WORLD TRANSPORT

agent

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & E

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

تتولى الشركة كافة الخدمات الخاصة بمواني الجمهورية العامة.

تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع جمركي
تحت إشراف مصلحة الجمارك المصرية

وتتولى الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

• تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتراخيص للعملاء .
• توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبساحات
كبيرة .

• تجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة .

• تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي
عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة .
• إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

• تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة
الطراغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
• استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
• تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
والجودة .

• بها مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت
وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

• الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax: (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



زحفتي بالعالم العربي

الدكتور محمد صلاح الدين النشائي



وما زالت البحوث العلمية متواصلة

نماذج صارخة على نزيف العقول

مشات الكهنة... يتجهول في حقل

الليكتور محمد صالح المنجد (الشمس)



في هذا العالم لا مكان للضعفاء .. هالأقوياء يمرضون شروطهم على الجميع وفق قوانينهم الخاصة بهم ، فقوة القانون تتآكل أمام قانون القوة وبنات الحضارات من رواد البشرية أسسوا دولهم على قواعد " العلم " و " العمل " وعندما يمتزج الإثنين تتفجر طاقات (القوة) فإذا وضعت تلك القوة في قوالب أخلاقية كانت الحضارة هي أبهى صورها .

ببساطة يكون أن الموضوع لا يقتصر على القبة وأشباه وأركان على كائنه

من كلام العلماء الذين أنجبهم هذه الأرض وعلما بناء الجدد حتى «» إتحلنا إمرة الأرض إقتصادياً ومائيل الطالب بالتمني «» ولكن تفتد الدنيا غداً

وقال صاحبك

وأردعوا وإيتي بالعلم والأخلاق إن العلم وحده ليس يجدي وبالعلم نحن نمتدقن على الأوروبيين أخلاقياً وفي أن ندفع الياء الطبى المادى على تلك القواعد الأخلاقية . وليس هناك تعارض بين العلم والأخلاق وبين الروح والمادة لافلتني لأحدهما عن الآخر .

لإنسان يتكون من جسد وروح وقد يبدو هذا متعارضاً فعبارة الأولى : ونفس هذه المتعارض نجد في كلمة " الفوضى الحسنة " .

فكيف تكون فوضى ويصعد في نفس الوات ؟ وهذا هو الكلام الذي قدمه هيجل في الجانية . وهو أن الفوضى عكسها ممكن أن يترتلا أو يسمى إلى شيء حقيقى أعلى من الاثنين . وكان أحد أساتذتنا العظام الذين أسسوا علم الميكانيكا الكلاسيكية " ألبرت أينشتاين " .

يقول عكس الخطأ هو الصحيح وعكس الصحيح هو خطأ أصح منه . لذلك يجب ألا تأخذ الأشياء بسطحيها ونفساً لابد وأن نطعن تحت السطح لفرية أشبه فيروا ضمة فوق السطح .

مهما أتت شخصياً تفرقت في الظروف ملانة يصعب جدا إتقالي من مجال الهندسة إلى بعض العلوم النظرية

تشبه بالبريد نون أن العلم حيث الإتهار الذي أصابني . ففتري الشخصية والأسماء والربانة والبرائات العالمية التي تعود على صاحبها بالفرح والطمعة .

ولم أجد وقتها أتني قادم من بلد متخلف علمياً وذلك للتخريف العلمى أخرها إقتصادياً ، لذلك أحسست أن العلم الحقيقي الذي يجب أن نعمل فيه هو العلم الذي ينسج في الإقتصاد أولاً لو أننا صحح وطبقه وكما أصدق وكما أدنى أو كما حقيقة في

قرارة نفسى في قلبي أن محسر أهم شيء في حياتي ولو خورت بين وبين محسر لأخترت بدون تردد محسر .

واللأسف وجدت نفسي مثل كل العلماء والفقهاء العالم الثالث لأعمل في مشاكل وموضوعات تهم العالم الأول حقيقة حزنت وتصاحت بيني وبين نفسي وقت لي ٩٩ رغم كل الإمكانات

وبورما في خدمة البشرية بطريقة مبسطة .

يقول : العالم المصرى (محمد التشنائى)

بداية أشكره من كل قلبى على هذه المقدمة الرائعة والتي أشعر من أعماقى أنني لا أستطعها .

وأقول : دين تواضع كذاب ومن صدق وعن فهم عيبى كلمة اعتبرها رسالة مهمة في حياتي يجب أن تمل وأفسح لكل شاب

عربى وهى أن تلك الأسماء الخدعة والشهرة لا تميز عنهم في شئ سوى في وجوه الفرصة والظروف والمال الخلل .

فالعبرة في عبقري الفرص والظروف للامانة وأنا على قناعة بل أن هناك مئات بل الآلاف من العلماء العرب

يتبرجون عنا في كل شئ إلا في شئ واحد وهو أنهم لم يمحوا



الفرصة .. لم يمحوا الفرصة لأسباب عديدة أولها الأسباب الذاتية فكونك مولود في أسرة غنية بالتكديف غير كونه وابت

في أسرة فقيرة إن ذلك يؤدى تحصيل المستحيل إلى حد كبير وبالإضافة للأسباب الذاتية هناك المعايير السياسية حيث

التمييزات الواضحة فكونك مولود في العالم العربى غير كونه مولود في العالم الغربى .

ومعهم هناك حرمه من الظروف قد تساءد الإنسان على الابتكارات فإذا أتحت لك الظروف لتسافر في سن ميكرو إلى

الغرب بالتكديف مستكين أنتائج أفضل وهذا مايقابل على حالاتي التبرر فدأ سافرت منذ كان منى 12 سنة لتكون البداية هي

في بلد متقدم .

صعباً أنا أشكر مرة ثانية على هذه المقدمة فالت أوضحت

ومصر " كانت " وإن تتلنى على ملكات

ومصر " أصبحت " وإن نيكى على ما أصبحت

لكننا نحاول أن نرسم صورة شاعول إن نتلصص الطريق إننا

نبحث عن طريق " بديل " قد نصل من خلاله إلى ما نريد وكل

ما نريده هو يلين قوى نال إحترام العالم وتقديره . ومن خلال إستعراض آراء النخب والفوضى في عقول الأفاضل

من أبناء الوطن قد نصل إلى رؤى محددة نحرر من خلالها جد ولا لأعمال

الوطن

أبهر للثقى مع شخصية فريدة من نوعها يصنف نلمبه بأنه

يمتلك روحين يسكان جسداً واحداً ، روح أدبية فلسفية

وروح علمية علمية ويقول من حيث أنه مولوداً مثالياً

" الفوضى " لحدود " ويعتبر أن العبقريه في " فن تنظيم

الفوضى " .

وعلى حتى النشاع .. ويمز بعبريته وعبريته ، يكتب الشعر

ويعزى القراة ويتسكع بتعاليمه وتقاليده . إسلام صاحب نظرية

غيرت من رؤيتنا للأشياء إنها نظرية " الفوضى " المحددة " التي

يقول عنها (هى بكتشاف القوانين التي تحكم أى شئ في

الكون عند شربة ، ومن خلال إكتشاف تلك القوانين يمكن

التنبؤ بمدى لأن أى شئ نراه موضوعياً إنما هو سبيل وفق

قانون محكم إستطلاع حساب مايعرف بطيف الكتل الذرية

وهو ما قد تستطيع معادلات ميكانيكا الكم التحققه إلا من

خلال التجارب المعملية فقط .

تتمت نظرية بكتشاف 69 جسماً ذرياً تعد البنيات

الأساسية للكون بها يزيد عن توقعات نظرية الكم التي قالت

بوجود 60 جسماً فقط إن إكتشاف ولو جسيم واحد من

بين 99 جسيمات دون ذرية مستبعد به إلى منصة جائزة نوبل

في الفيزياء .

– لقد أحدثت أبحاثه ثورة في مجالات العلوم الذرية وعلوم

الماتركونولوجي .

– إستطاع تحديد قيم الثوابت الطبيعية في الكون في محاولة

لتوحيد قوى الطبيعة في قانون واحد وذلك تعقيداً لنظرية

النسبية لألبرت أينشتاين .

إنه الأستاذ الدكتور العالم المصرى العربى المسلم / محمد

الشمائى

أهلاً ومرحباً بك

بداية

ه نريد إلقاء الضوء على إسهامات / محمد التشنائى العلمية

تابع / وما زال ملك البحث العلمي مفتوحاً

والهجوم . أما التوايوت الإيمانية والقرآنية فهي أشياء مغلقة لتأقيل التغيير أو التبدل .
فلما لأحب الرب من الظواهر الإيمانية والعلمية ومن الأشياء ، الجديرة بالذكور حسب حساب معادلة عجيبة جداً
137 على أن ثابت الكهروديناميكس حيث أن مغناطيسية 137
وتنجب الماء خلال 75 ثانية سنة وهم يتناسلون لماذا 137
أن أوجدتها من أن نظريتي جمعت ما بين نظرية الأوتار الفائقة
وبنها إستنتجت أن هناك عدد مهم جداً هو 496 وهناك



نظرية لصديق لي حاصل على جائزة بولس في الفيزياء في نفس سنة حصول / رزول على جائزة نوبل في الكيمياء ، وهو توفت حصل عليها في الطبيعة لنظرية .
إستنتجت أن أستنتج أصبح له رقم 236 وصحفة إلى 339 أما الـ 20 الأخرى فهم من نظرية أينشتاين الخاصة بالجابايين ،
الثلاثة أعداد عندما نطرح من العدد الأول الثاني والثالث يكون الكهروديناميكس ،
فلما ربطت نظرية الأوتار الفائقة بنظرية توفت بنظرية إيشاين واستنتجت منها ثابت الكهروديناميكس ،
وأصبحت معادلة مشهورة الآن في مجال الطبيعة 496 هم عدد التماثل الموجد في نظرية كاشمال تطليق على الكون كـ أسهما (8×8) وهي نظرية التماثل ،
فالكون كـ يوجد به 496 تماثل موجد في تكوينه لأساس وهذه حصلت عليها من نظرية الأوتار الفائقة وتوفت وجد أن هناك تماثل في سطح الكون عدده 336 وجدت أنه مغلفي فالعدد المصمم 339 تماثل وأينشتاين التماثل عدده 20 تماثل وبما أن القوى الأساسية في الكون أربعة .
والكهروديناميكس الذي أبحث عنه ولم اعرفه

التي الضعيفة التي تسبب الإشعاع الذي القوى القصوى التي تمنع التواء من الانقسام فلما أن العالم كـ يوسف بنظرية الأوتار الفائقة التماثل التي 496 تماثل الكون كـ ، وتوفت بقول على السطح 339 تماثل يعس القوى الضعيفة والقوى القصوى .
وأينشتاين 20 تماثل
أنني بقلي من 496 الكهروديناميكس في 137 أنظر 75 سنة يصيئون عن عدد التماثل للقوى الكهروديناميكس لأن كـ واحد ينظر من وجهة واحدة لا ينظر للمشروع من جميع جوانبه وما أنا لا يدرك كـ له فهايك ما يقول أن نظرية الأوتار الفائقة جمعت كل شيء هناك من بقول أنها غير صحيحة بالررة والحقيقة أن جميع تلك النظريات تكمل بعضها بعضاً

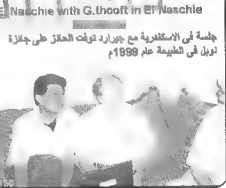
الكلية لها معاني كثيرة منذ أيام الإغريق .
كان هناك أمريكي في إحدى الجامعات المتميزة في قسم الأبحاث الحيوية وفلا من الرصايد الجيدة لاحقاً .
في الجوى
حيث هناك إضرافات عديدة عن التبتيزات الجوية مثلاً مثل حركة البروصة ، مثلاً مثل حركة الإلكترونات والأجواء الصغرية جداً .
حيث حركة لا يمكن التنبؤ بها بسهولة إلا عن طريق القويى المحددة ، وأظني أنتم إستطعت إكتشاف ذلك .
حيث أنتمى كنت أنك الطوب العلمى حيث حرة البحث في جميع الأنواع وليس في الهندسة فقط .
وتقلت تلك المنظمة والفكره من الهندسة إلى الطبيعة حيث أنتقلت بفكرتي وبرمجاتي وأبحاثي المنعومة من علوم الهندسة إلى علوم الطبيعة . وإستطعت أن أحس مشاكل لم يستطيع المتخصصون في الطبيعة حلها .
فالأصوات العربية التي تسمعون في سيارة قديمة ناتجة من القويى المحددة الموجهة في المتريز في القارمل ،
وكذلك أصوات الماء المساقط من صنبور مياه قديم أصوات غير متساوية وغير نمطية فهي عبارة عن قويى محدودة وأجرى بحث في إحدى الجامعات الأمريكية حول هذه الأصوات وملاحظات بالفيديو المحدودة .
وكذلك أراد الله سبحانه وتعالى أن ينجح الفلاح المصرى المسلم القادم من فارسكور في إكتشاف تلك المنطوية ونهاها من الهندسة إلى الطبيعة حيث تمديد العديد من الظواهر التي إستمرت سنوات وسنوات دون تفسير .
داسا لي لارا أنا

محمد ناسى المصرى المسلم هو الذى إكتشف ويوجد قوى الطبيعة ويوجد فيها
إنها صفة .. ولكنها صفة محددة أو كما يسميها المفكر الأمريكي محمود ادمر العالم صفة موضوعية اتصال لماذا أنا ؟
أنا أقدم من مصر .. حيث تاريخ التوحيد تاريخ أجدادي "أختان" الذى قال أنه لا يمكن لكل هذه الله إلا أن يكون مزمعا إلى آله وأبعد هل لوبذا مزمود في نفسى .. هل هناك مزمود بأخلى يغنى دائما إلى هذا الإتجاه .. إتجاه التوحيد والوحدانية ليس في مجالات المبادء فحسب بل في مجالات العلم والطبيعة وآله أعلم ..
لقد ربطت الفلسفة بالهندسة والفيزياء والطبيعة والطبيعة والهندسة فكان هذا التوحيد وعندما يشبهونني فينشتاين أحس بالتمنى عرضي بإفانه !
أنا أرى أننى أقفل قلعة من كتير .. أما لمح زوجتي وأولادي وأسرتي أما هو فلعد أبنائه انتشر والثاني كان يكبره والده بشدة .. لذلك أرى من وجه نظرى أن إيشاين كان في هذه النقطة فاشلا ..

أما من النتائج العلمية وهو أنا رجل معزول فهو لي بنجح في الإكتراة 3 مرات ولم يقل لي أى مكان لقيام بالتمرس كاستاذ ، لذلك أفسر أن يلتحق وبوظيفة موظف بسيط في مكتب بدأت الإضرافات في بيوت ذلك كان منطق على نفسه مثل يتأثر بغيره وأما أنا كـ له أفكار الجيدة لك أنه أسطورة وأنا شخصيا لا أؤمن بالمعجزات والغرائب وأما أؤمن بعذرية الطوبى وعذرية المكان مهما التغير وأرد أنا أقدر أينشتاين جدا أما التهييل فهو له .
أنا أقدر كـ مصمم على أن أينشتاين عبقري فلما عبقري كذلك ، لكن أرى أنه لا هو لا أنا حيانا .
إننى كتبه أرى أن العمل والبحث والانتقار والتفكير والإضرافات لأشياء نسبية قابلة للتغيير والتبدل والتغير

المستوفرة من يدى
أفكرت حرية الإختيار
لماذا كنت موضوعات تهم
العلم الأول ؟
أحسست أنها إسانية مفرطة من تجاه عالمى ويبنى وأهلى
لقد حرت حيث كانت أهدافى متنافية إيشاين حيث أردت التميز والتفرد لذلك أصبحت صعبة نهجيا وصعبة ظروفيا الحصة .
وسبب هذه الظروف سببت أنا حبب إيه !!
من هنا كان أفعامى ينشر منظومة " أناون تكترواي فى مصر والعالم العربى ، حيث أن السعودية هي البلاد الوحيد في الشرق الأوسط التي تمتع في هذا المجال وهو التكنواي " التكنوايو متناهية الصغر " .
وسمعت أخيراً أن إيران وإسرائيل تسيران على الطريق وإسرائيل بالذات دولة متقدمة في هذا المجال لأنهم يملكون بجديوة ويذلون مجهوداً كبيراً ، ولهم المصادرات الأمريكية لهم في الأساس فهم أناس جادون ، رغم أنهم يعيشون على فقر الشعب الفلسطينى وإغتراب أرضه لكنهم في كل الأحوال جادون ويصاحون أنفسهم ويعتزمون العلم والطعام ، وفي إضرامهم لعلم يضرمون من أجل بناء القوة .. من أجل البقاء ولأنهم ضدم أن يكون هناك قاعدة أخلاقية .
لذلك فقد ألتبنا لهم بنهاية سيرة جداً فالعلم والشعب لا يثنى حضارتها على القوة فقط وأما الأخلاق على القوة كما أوصيها في البداية .
مهماً أنا أصل لي مجال التكنوايو حيث ألتى عشر عاماً وأعتبر نفسي من المثمين في هذا المجال بخصوصاً المزمود الإقتصادى للمائتو كويى .
ويصويون أزميى لجائزة نوبل في الطبيعة .. الحقيقة أننى أخذت أكثر أهمية التفكير .. ماذا سأقول لرب يوم القيامة حينما أسأل عما فعلت وما قدمت وما خلقت ؟
هل ألقى ببحث لجائزة نوبل وحصلت على جائزة نوبل هل هذا يبق بهذا المشهد العظيم ؟
ماذا إستقلت البشرية بكملة ؟ وماذا إستفاد منك بكملة فالأفريقون إلى بالمعروف كما نعلم جميعاً أننى إسماعيلاني المسلم فلما كنت محظوظ جدا حيث عرفت مبكراً وبكأن لي مساهمات فيما يسمى بالفيزياء المحددة ، لقد إستخدمت هذا العلم في الهندسة بكت من الرعيل الأول في هذا الشأن .
سألت الدكتور / الششاني عن مدلول هذا المصطلح الفيزيى المحددة (المحددة)
قال إن هذا المصطلح فلسفى وجدلى حيث أنه قضيى ومحددة مثل الذخ والطقى ذات متأكد أن إشتاء تادم وكذلك الصيف لكنت متى سيولد بالتوحيد أنت لاتعرف مكانها قضيى لذلك نلتزم من سننى لكها محددة حيث أنها قادمة باتاكيت .
وليس صفة إكتشاف القويى المحددة والمعنى الحديث لهذه

في بنجح في الإكتراة 3 مرات ولم يقل لي أى مكان لقيام بالتمرس كاستاذ ، لذلك أفسر أن يلتحق وبوظيفة موظف بسيط في مكتب بدأت الإضرافات في بيوت ذلك كان منطق على نفسه مثل يتأثر بغيره وأما أنا كـ له أفكار الجيدة لك أنه أسطورة وأنا شخصيا لا أؤمن بالمعجزات والغرائب وأما أؤمن بعذرية الطوبى وعذرية المكان مهما التغير وأرد أنا أقدر أينشتاين جدا أما التهييل فهو له .
أنا أقدر كـ مصمم على أن أينشتاين عبقري فلما عبقري كذلك ، لكن أرى أنه لا هو لا أنا حيانا .
إننى كتبه أرى أن العمل والبحث والانتقار والتفكير والإضرافات لأشياء نسبية قابلة للتغيير والتبدل والتغير



تابع / وما زال ملك البحث العلمي مفتوحاً

بمسبب اللادة الغدائية وتوصيلها للثمرة التي مكنتها وبحسن سعداء ، اعتقد أن طبيعة الدور ماذا يمتنع أن تقوم بعمل أنابيب ومصحات لتحويل تلك المواد إلى في مصر ولأنما ترفض ثمرات بطريقة مماثلة لما يحدث في الشجرة أننى أحاول أن أبسط المسألة وأقربها إلى القول .

إننى أصغر من إعاصي وأقول إن حل مشاكل مصر أن يكون لا بقول العلماء ، أما أعول السياسة فإن حل مشاكل هذا الوطن ، أتتركها العلماء ويعلمون

دعنا نجد مقاومة تتخلل وإسهامات هؤلاء العلماء وتلك المقارعة تكون عالياً من المسئولين عن ملفات البحث العلمي في مصر .

وأرى أن هناك مسافة ومساحة بين الآراء والرؤى المقيدة المسئولين عن السياسة العامة للبحث العلمي في مصر والتي ترتبط غالبا ببعض التوجهات السياسية وإن كنت اعتقد أن مخاضة السلطة السياسية العليا في مصر جديدة ، لأننى اعتقد أن بقاء الوضع الحالي كما هو ليس من مصلحة السلطة السياسية في مصر والغريب أن السلطة السياسية العليا تستمع إلى تلك الإنكادات وتكتم دولتها وتحتجب

وتهاجم كل الدراسة ، أما قيادات البحث العلمي فتتور وتغضب تلك الطبقة تفرز أشخاصا يستطعن أن يقولون (٧) ، أرى أن تكثيرهم سيكون أكبر وأوجه من علماء الخارج ، إن الدولة تحاول أن تكسب

د / محمد الشاشي
البحث العلمي في مصر " جملة في شرايا التقدم " ما هي الصورة المثالية التي يجب أن تكون عليها البحث العلمي في مصر وكيف يمكن الوصول إليها من خلال خطة واضحة المعالم

رأى أن أسس السياسة العلمية في مصر سببة للغاية ومختلفة جدا .

د / محمد الشاشي
أين تحدث الطبقة الوسطى في مصر؟
يقول د / القشاشي :
في مصر محدوديها لأن تلك الطبقة تفرز أشخاصا يستطعن أن يقولون (٧) ، أرى أن تكثيرهم سيكون أكبر وأوجه من علماء الخارج ، إن الدولة تحاول أن تكسب

المعلم أستاذ قسطنطين بطبعة
وعندما يدخل في العلم أية اعتبارات أخرى غير علمية تتسده تمام ، من الممكن أن نتعلم

السياسة إلى التجربة ومن الممكن أن نتعلم السياسة في العمل وتبنيها أما العلم إذا دخلت فيه اعتبارات غير علمية تتسده فوزارة البحث العلمي تخفف تدن عن وزارة الصناعة

في العملية التعليمية وهذا خطأ جسيماً فالأجل الذي يريد أن يستفيد من أبناء في خدمة الأرض لا يستفيد منهم وهم (رفع) بل ينتظر حتى يكبروا ويوفرو عوهم ثم يبدأ في إستخدامهم في الأرض .

كذلك يجب أن تصدر الدولة حتى يصل المنتج إلى وضه النهائي كي تستفيد منه العملية الإنتاجية .

إن مشاكل الصرف الصحي مثلا تحتاج إلى حلول جذرية أمد هذه الحلول هو إنفاق نصف ميزانية البلد عليها وأنا لا أستبعد

و، وفي الرغم من إننا في البحث العلمي من أجل خدمة كل هذا سواء الصناعة أو التجارة أو الزراعة ، لابد وأن يكون الرجل الصحيح في المكان الصحيح في مصر الرجل الصحيح ليس في المكان الصحيح

هناك مشكلة لسوء الاختيار ومن يقوم بالاختيار ليس لديه دواية ولا علم فكيف يختار إختيار سليم ؟

والعقل ليس شرطاً أن يكون المدير مختصص لكن هل يشترط في المدير أن يكون غير مختصص ؟

أصبحت المسألة مشكلة وغير مختصص بالرة إن مشكلة البحث العلمي هي مشكلة وصلة وشكله حديث سوء الاختيار القاتني عليه وصفه لمخصصات المالية البحث العلمي . رغم أن ما يرافق على البحث العلمي جيد بأن يكون في المرتبة الأولى لأنه بالبحث العلمي التفتت على جميع المشاكل الاقتصادية والإجتماعية والصحية وغيرها

د / محمد الشاشي
كيف يرى مصر .. مصر الشعب والأرض
في تراها في البحث العلمي ويواجه حلول قابلة للتكيف لهذه المسألة ، ولكن البحث العلمي مكلف لكنه هو الحل الوحيدة

تدنا ، وأضرب مثال موضوع الاتصالات منذ سنوات عديدة كذب مصطفى أمج كرتبه بالأخبار أن الدولة مطلوب منها أن تخصص ميزانيتها بالكامل لتوصيل التليفونات إلى من عليها ويقتض بطاير الانتظار واقتصر مصطفى أمج أن يقوم التجار والصناع بأسافر إلى ماطلة ويقرض لإجراء اتصالات لوفر من قيام الدولة بإنفاق ميزانيتها على توصيل التليفونات ومع مرور الوقت صارت الاتصالات متاحة للجميع عن طريق الجوال ولأعداد الصناعية وغيرها ولم يتم إنفاق ميزانية الدولة بالكامل بل يسافر رجال الأعمال للاتصال من الخارج وإتصال من صنع كذا القشرة ؟

د / محمد الشاشي
كيف يرى مصر .. مصر الشعب والأرض
في تراها في البحث العلمي ويواجه حلول قابلة للتكيف لهذه المسألة ، ولكن البحث العلمي مكلف لكنه هو الحل الوحيدة

له هم واشتراكين ؟ أم هم أساميلون ؟
لا هؤلاء ولا هؤلاء ، إنهم العلماء ، مالمات والدراسة والتجريب يجمع العلماء في حل تلك الأفاض

أتركوا العلماء يعملون في هدوء ، أيعمدوا السياسة من البحث العلمي حتى تستلصق المساعدة في كل مشاكل البلد

إن نظريات مالتوس وكارل ماركس تخسملت على صخرة الأفكار النظرية غير الفاعلة للتطبيق .

د / محمد الشاشي
كيف يرى مصر .. مصر الشعب والأرض
في تراها في البحث العلمي ويواجه حلول قابلة للتكيف لهذه المسألة ، ولكن البحث العلمي مكلف لكنه هو الحل الوحيدة

إن العلم يستطيع أن يحل مشاكل البشرية جميعها إن العلم التكنولوجي يستطيع أن يحل تحويل الصرف الصحي إلى مورتبات لاتستخرج من ذلك فالتد نصنع روث العلماء كسماد طبيعي تحت شجرة الفلاح لتتغى الأغصان والجذور

د / محمد الشاشي
كيف يرى مصر .. مصر الشعب والأرض
في تراها في البحث العلمي ويواجه حلول قابلة للتكيف لهذه المسألة ، ولكن البحث العلمي مكلف لكنه هو الحل الوحيدة

ماهو دور علماء مصر المهجرين في حل هذا الكفز الحين ؟
أعتقد أنه يمكن أن يكون هناك دور هؤلاء من خلال تجميع معن يستطيعون أن يجد القيادة العلمية في مصر أن تنصريف بقلهاية بضمير وتكرم العلماء ويقتنع الإخفاء أمام إسهاماتهم لخدمة مصر !

د / محمد الشاشي
كيف يرى مصر .. مصر الشعب والأرض
في تراها في البحث العلمي ويواجه حلول قابلة للتكيف لهذه المسألة ، ولكن البحث العلمي مكلف لكنه هو الحل الوحيدة

مؤسسة شومان بالملكة الأردنية الهاشمية تحتفي بالعالم العربي الدكتور محمد صلاح الدين النشائي

مؤتمر الهندسة الطبية الأول يناقش تقنية النانو تكنولوجي

عمان-الغد- بدأت أمس في لوزان (سويسرا) للتحقق من فعالية المؤتمر الأول للهندسة الطبية بمشاركة واسعة من خبراء ومختصين ومهندسين هذا القطاع من أبرزهم أ.د. محمد صلاح الدين النشائي، رئيس اللجنة المنظمة للمؤتمر. وقد افتتح المؤتمر في لوزان بحضور عدد كبير من المسؤولين والوفود الحكومية والخاصة، حيث تم توقيع اتفاقية تعاون بين المؤسسة الأردنية للهندسة الطبية والجامعة الأردنية في مجال تطوير البحث العلمي في الهندسة الطبية. وتضمن المؤتمر عدة جلسات علمية وأوراق عمل، بالإضافة إلى معرض تكنولوجي يعرض أحدث التقنيات في مجال الهندسة الطبية. وتعد هذه الفعالية الأولى من نوعها في الأردن، وتهدف إلى تعزيز التعاون بين القطاعين العلمي والتكنولوجي في مجال الهندسة الطبية.

كما شارك في المؤتمر عدد كبير من الخبراء والمختصين في مجال الهندسة الطبية، حيث تم مناقشة العديد من الموضوعات المتعلقة بتطبيقات النانو تكنولوجي في المجال الطبي. وتضمن المؤتمر أيضاً جلسات نقاشية وورش عمل، حيث شارك المشاركون في مناقشة التحديات التي تواجه القطاع في مجال الهندسة الطبية، وطرق التغلب عليها. وتعد هذه الفعالية خطوة مهمة في تطوير البحث العلمي في مجال الهندسة الطبية في الأردن، وتهدف إلى تعزيز التعاون بين القطاعين العلمي والتكنولوجي.

قامت مؤسسة عبد الحميد شومان بالتعاون مع جامعة عمان الأهلية بتنظيم حفل تكريم خاص للعالم المصري الأستاذ محمد صلاح الدين النشائي وذلك بمناسبة

مؤسسة شومان تحفي بالعالم العربي د. محمد النشائي

عمان-الغد- بمراسلة د. عثمان بدران وبالتعاون مع جامعة عمان الأهلية تقوم مؤسسة عبد الحميد شومان على تكريم العالم العربي الدكتور محمد صلاح الدين النشائي المرشح لجائزة نوبل في مجال الفيزياء النووية والسادة والفصل من مساء الاثنين المقبل، وسيتم منحهم الجائزة تقديراً لدورهم في تطوير العلوم الحديثة في الشرق الأوسط. حصة نقدية تصل إلى ١٠٠ ألف دولار أمريكي.

زيارة سيادته للأردن وعدة أماكن علمية أردنية وقد حضر حفل التكريم عدد كبير من الشخصيات العلمية العربية والعالمية، وفيما يلي مقتطفات مما نشر ببعض الصحف الأردنية.



مؤسسة شومان تحتفي بالعالم العربي الدكتور محمد النشائي

عمان-الغد- بدأت أمس في لوزان (سويسرا) للتحقق من فعالية المؤتمر الأول للهندسة الطبية بمشاركة واسعة من خبراء ومختصين ومهندسين هذا القطاع من أبرزهم أ.د. محمد صلاح الدين النشائي، رئيس اللجنة المنظمة للمؤتمر. وقد افتتح المؤتمر في لوزان بحضور عدد كبير من المسؤولين والوفود الحكومية والخاصة، حيث تم توقيع اتفاقية تعاون بين المؤسسة الأردنية للهندسة الطبية والجامعة الأردنية في مجال تطوير البحث العلمي في الهندسة الطبية. وتضمن المؤتمر عدة جلسات علمية وأوراق عمل، بالإضافة إلى معرض تكنولوجي يعرض أحدث التقنيات في مجال الهندسة الطبية.

كما شارك في المؤتمر عدد كبير من الخبراء والمختصين في مجال الهندسة الطبية، حيث تم مناقشة العديد من الموضوعات المتعلقة بتطبيقات النانو تكنولوجي في المجال الطبي. وتضمن المؤتمر أيضاً جلسات نقاشية وورش عمل، حيث شارك المشاركون في مناقشة التحديات التي تواجه القطاع في مجال الهندسة الطبية، وطرق التغلب عليها. وتعد هذه الفعالية خطوة مهمة في تطوير البحث العلمي في مجال الهندسة الطبية في الأردن، وتهدف إلى تعزيز التعاون بين القطاعين العلمي والتكنولوجي.

شومان تكريم النشائي

عمان-الغد- بمراسلة د. عثمان بدران وبالتعاون مع جامعة عمان الأهلية تقوم مؤسسة عبد الحميد شومان على تكريم العالم العربي الدكتور محمد صلاح الدين النشائي المرشح لجائزة نوبل في مجال الفيزياء النووية والسادة والفصل من مساء الاثنين المقبل، وسيتم منحهم الجائزة تقديراً لدورهم في تطوير العلوم الحديثة في الشرق الأوسط. حصة نقدية تصل إلى ١٠٠ ألف دولار أمريكي.

جريدة الانباط عمان - الأردن في يوم الأربعاء ٢٠٠٧/١١/١٧

ازدياد شراسة القراصنة البحريين

التهديدات البحرية على سواحل الصومال والخليج العربي وماليزيا وجنوب إفريقيا



هل سيعود عصر القراصنة الذي قرأنا عنه وشاهدنا أفلامه؟ أصبح شبح القراصنة مهدد خطير للسفن وما تحمله من بضائع كما أنها مهدد خطير لطاغم السفينة. لقد وصلت خطورة أعمال القرصنة إلى أن بحاراً يقتل أسبوعياً بسبب إعتداءات وسطو القراصنة على السفن، كما أصبحت إعتداءات القراصنة على السفن إعتداءات يومية. هذه الإعتداءات زادت في السنوات والأخطير والمؤثر على ذلك هو إحصاءات الحوادث. كما أن إعتداءات القراصنة لم تقتصر على السفن الصغيرة بل أن الإحصاءات تدل أيضاً أن الإعتداءات تتم على السفن الكبيرة التابعة لشركات ملاحية كبيرة.

هذه الإعتداءات لها أثارها السلبية على النقل البحري وعلى الإنسانية ذلك أن هذه الإعتداءات تكلف خسارات تصل إلى ملايين الدولارات يومياً، هذا بالإضافة لما تسببه من فقد في الأرواح وإصابات بدنية لبعض الأشخاص مع تعرض البعض للإحتجاز من قبل القراصنة كما أن لها أثارها على شركات التأمين التي تضطر إلى رفع قسط التأمين في المناطق التي تنتشر فيها القرصنة. ومع كل ذلك فما زالت مكافحة القرصنة تتم بأجودها الذاتية لطاغم السفينة.

إهتم المجتمع الدولي بهذا الخطر منذ بداية عام 2001 عندما زادت الإعتداءات على السفن حيث أوضح التقرير الصادر من المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن في عام 2003 إحصائية تفيد أن عدد الإعتداءات على السفن التي وقعت خلال عام 2002 كانت حوالي 383 حالة بحيث أنها قد زادت عن إعتداءات عام 2001 بنسبة 4%.

كما أشارت غرفة الملاحه الدولية IMB في تقرير لها أن الخسائر التي تسببها القرصنة وصلت إلى درجة إختفاء أربع سفن تجارية بما تحمله من بضائع سنوياً. ذلك يوضح لنا الأثار الاقتصادية السلبية على النقل البحري وصناعة النقل البحري والأرواح البشرية التي تزهق بسبب هذه العمليات.

لا توجد قوات مسلحة مخصصة للقبض على القراصنة. كما لا توجد تشريعات لمحاكمة القراصنة وتوقيع العقاب عليهم لأنه في أغلب الأحيان لا تتوافر الإمكانات المادية للهجوم على القراصنة والقبض عليهم. كما لا توجد تشريعات تجوب محاكمتهم. ويظل على طاغم السفينة صعب المكافحة. وتزداد شراسة القراصنة وخطورتهم

الهجوم المسلح بواسطة القراصنة

كل دراسة حوادث الهجوم بواسطة القراصنة أن القرصنة عندما يشنون هجومهم على السفن يكونون مسلحين بالأسلحة النارية وأنهم يطلقون النيران عشوائياً لربح أي طرف طاقم السفينة والد سبب إطلاق النيران إلتلاف السفينة للجيح مرفعة الفدية كما قد يصل إلى بضائع السفينة التي قد تكون بضائع خطيرة فيجبر السبيوع وما عليها. خلال عام 2004 وقع هذا الحادث في شمال خليج ملاكا Malacca Strait. أثناء قيام طاقره بفتح صرار تغيب عن بتون تعرضت لسطو بواسطة القراصنة حيث كان القراصنة يستقلون ثلاث قوارب صيد، قامت القوارب الثلاث بتتبع القاطرة والمطيرة ثم إقتربوا منها وأطلقوا عليها النيران مما سبب تلف لمعدات الملاحة بغرفة قيادة القاطرة وكسر مائدة غرفة القيادة. كما أصابت الأبرية النارية بنشت السفينة. وما كان من طاقم القاطرة إلا أن إضاء أنوار السطح كاملة وسلط خراطيم مياه الحريق التي نتجت من مياه مرفوعة دالة على القوارب من إلتحاق صواريخ الإستفالة وناد مع إستمر القراصنة في إطلاق النيران على القاطرة والمطيرة بإستمرار أسلحتهم النارية حتى إقتربوا لمسافة 50 متراً محاولين إستمرار الهجوم والصعود على القاطرة عندئذ إقتد قاطره القاهرة مباشرة وسريعة ومفاجئة في إنجاء قوارب القراصنة مما بث في قلوبهم الرعب فليدروا وعشت حمتهم.

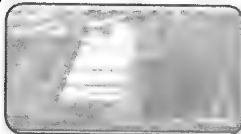
وقد أدت تقارير غرفة الملاحه الدولية IMB أنه لم تحدث أي إصابات بدنية لطاقم القاطرة. تحليلنا للحادث السابق يدل على أن هجوم القراصنة المسلحين يعني إتحاق الأرواح ولكن حدوثه الإعتداء المسلح قد يقضي على السفينة وما عليها. كما أن التحليل أظهر نحتاج الأسلوب الذي إستعمله قائد القاطرة في إحياء عملية السطو بواسطة القراصنة.

غيباب وضعف الحراسة

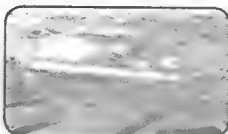
حادث آخر وقع في الأسابيع الأول من شهر نوفمبر 2004 حيث تمكن ثلاثة من الصيوع المسلحين الصعود على سفينة بضائع عامة كانت راسية على صمطها في منطقة الخطف Balikpapan واستمككوا بالبحار الإندونيسي وأخذوه رهينة قبل إستيلائهم على عدد إثنين Life rafts مراكب نجاة ثم إستولوا على مراكب النجاة وهربوا كان هذا واحد من حاشئين مشابهتين في مناطق الخطف.

تحليلنا لصائد السابق يدل على ضعف الحراسة بل وبهاية أشد، وهو السفينة على إحتلاف. كما أن إقترب القوارب من السفن يبيعي بكنس الدال أثناء إندحار وهما وكذا تفكر في إمكانية صعود الصيوع على السفينة بسرعة ولم إستعمل في هذا

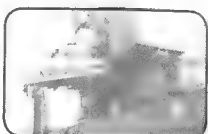




Coal Handling Terminal



Coal Handling By Conveyor



Loading By Floating Cranes



Loading/Unloading
Of Bulk Materials



Coal Blending
Process



Bulk Vessels Loading/
Unloading



Edi Operation
Control System



Iron Ore Handling Via
.Conveyor Belts

من أرشيف الدراسات البحرية والبرية

"From The Maritime Engineering Studies Archive"

Dry Bulk Terminals and Handling in The Modern Ports

**Prepared By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"**

Bulk handling terminals design is considered as a state of sensitive art, which require a high level of experience and a complete awareness with its recent/modern trends. Giant vessels need a giant facility. For huge required unloading rates (tpd), wide span grap unloaders and heavy lift capacity units are used. Floating cranes can offer additional big unloading capacity. From the quayside, discharged materials may be transported over the belt conveyor system to ground storage, blending silos (In case of Coal handling for example), barge loader, rail load installation or for ship loading at the quay. All inbound and outbound cargoes are monitored by continuous weighing installations throughout the conveying system. For the transshipment activities, materials discharged at the terminal from large ocean carriers may be loaded into smaller sea going vessels directly, or via ground storage. Locomotives rail cars beneath the loading

installation to facilitate continuous loading at a high rate (tpd). Weighing bunkers ensure exact loads. Smaller quantities may be loaded into trucks by means of mobile equipment. Coal handling, services as washing, screening, processing and blending are important. Grading classification (Volume bulk) is also important. Computer controlled discharge and machines operation ensures meeting the precise needs of clients. Figures 1 through 8 present the different stages/components for efficient operation
..of bulk materials handling

توقيع إتفاقية تعاون بين جامعة الإسكندرية والفرقة التجارية

وقعت جامعة الإسكندرية إتفاق تعاون بينها وبين الفرقة التجارية بالإسكندرية يتضمن إلزام مركز الدراسات القانونية والإقتصادية التابع لكلية

الحقوق بتقديم كل ما يتطلبه الفرقة من دراسات ومقترحات للقوانين والوائح في مجال التجارة والصناعة والخدمات.

تضمن الإتفاق كذلك عقد دورات لتعريف بقواعد العادوية للمنظمة للحركة الإقتصاد القومي وما يطرا عليها من مستجدات أو ما يرد عليها من تعديلات والتعريف بقواعد التجارة العالمية المرتبطة بإتفاقيات منظمة التجارة العالمية بدمي تاتيرها على الإقتصاد المصري وكذلك بيان مسئولية التاجر والصانع وعلاقته بالمستهلك وبإجهزة الدولة المختلفة.

وتضمن الإتفاق أيضا إعداد الدراسات الخاصة بالسوق المحلية والعالمية في الموضوعات التي تتطلبها الفرقة وإعداد الرأي في صياغة العقود التي تبرمها الفرقة وتنفيذها في أي مفاوضات تعقدية تخص الصفقات التجارية والصناعية والخدمية

وتقديم الإستشارات القانونية في المجالات المختلفة التي تتطلب تنفيذها والتعاون معها في تعديل بنطاق شرف المهن التجارية والصناعية.

ويضطلع مركز الدراسات من خلال الإتفاق بدور بار في المساهمة في حل المنازعات الناشئة بين التجار والتي يتم عرضها على لجان التحكيم بالفرقة

والصناعية وفي حل المنازعات التي تنشأ بين عرفة الإسكندرية والفرقة التجارية الأخرى بإسقاط إلى عقد دورات تدريبية نظمي الإدارات القانونية والمالية.

قام بتوقيع الإتفاق الدكتور حسن خير رئيس جامعة الإسكندرية وأحمد الوكيل رئيس الفرقة التجارية بالإسكندرية في حضور الدكتور أسامة الفارلي عميد

كلية الحقوق وأعضاء مجلس إدارة الفرقة.



فتحي عبد الغنى رئيس شعبة التوريدات والأشغال البحرية جهود قيادات مصلحة الجمارك ساهم في إنهاء مشكلة متعدي تموين السفن

أعرب فتحي عبد الغنى رئيس شعبة التوريدات والأشغال البحرية والفرقة التجارية بالإسكندرية عن تقديره لجهود

مصلحة الجمارك وعلى رأسها محمد حسن سالم رئيس المصلحة وأحمد هرج سعوى رئيس الإدارة المركزية

بإجمارك الإسكندرية لمساهمتهم في إنهاء مشكلة متعدي التوريدات البحرية والتي كانت تهدد أرباحهم بسبب

التهريب التي كانت تواجههم في الدخول والخروج من باب 27 جمارك الإسكندرية لتموين السفن الأجنبية حيث

كان التخفيض في الدخول والخروج يؤول إلى تلف البضائع أو فقدها.

وأضاف أنه بفضل توجيهات قيادات مصلحة الجمارك بقرار العمل اعتباراً من 2007/10/20 تموين السفن من

باب (1) لمدة 24 ساعة مكثف للضمانات التي تتضمن تموين السفن وهو ما يمكن التعاون والعودة في قيادات

المصلحة مما يعد إضافة هائلة لتسهيل أعمال الصادرات التي تنشط الدخل القومي من العملة الأجنبية.

مكرم محمد أحمد ضيفاً على الصالون الثقافي للفرقة التجارية

في بادرة هي الأولى من نوعها قرر مجلس إدارة الفرقة التجارية بالإسكندرية برئاسة أحمد الوكيل إقامة صالون ثقافي صفة منتظمة في الفيس الأول من كل

شهر يستضيف كبار المفكرين والأدباء والكتاب، تأتي هذه المبادرة في إطار حرص الفرقة على إستمرار دورها لرائد في خدمة أعضائها والجمع السكندري

والمساهمة في قضايا المجتمع وقد تم إختيار الكاتب المصطفى مكرم محمد أحمد ليكون ضيفاً للندوة الثقافية الأولى، وأسرة تحرير المجلة تهنيئ سيادته برئاسة

نقابة الصحفيين

على جانب آخر يدرس مجلس إدارة الفرقة إصدار كتاب عن الفرقة تحت عنوان "عرفة الإسكندرية - سنوات النجاح والطءا يتضمن رسداً تاريخياً عن الوضع

الإقتصادي والسياسي في مصر منذ إنشاء الفرقة بالإضافة إلى تاريخها والقيادات التي تولت رئاستها إلى جانب دورها الإقتصادي وعلاقتها بالفرق التجارية

الأخرى في الدول الحليفة وما قيل عنها من تعليقات الوزراء ورجال الإقتصاد والأعمال والمفكرين والأدباء.

مرسى رئيساً لمجلس إدارة شركة أمون للتوكيلات الملاحية تقدير وإشادة بقرار يوسف إختيار قيادة من داخل الشركة

وسيشهد السوق الملاحي نتائج هذه التورية معتمدين على صدق التوايا وحسن العمل مع الشركات الشقيقة وتمت رعاية الشركة القابضة التي شكلها نيتش في إيجاد تنسيق بينها وبين الشركات التابعة وبين الشركات بعضها البعض وهو ما يتم في إطار من التناغم والتكامل بين هذه الشركات وليس يتفاخر فيها مجلس حرصاً على تقديم خدمة أفضل من خلال أنشطة الشركات المختلفة سواء نقل بحري أو برى أو تخليص أو وكالة ملاحية لغدة السوق الملاحي.



محمد محمد السيد جمال عبد الناصر



أحمد مرسى



راضي عبده راضي

أصدر اللواء محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للتل البحري والبري القرار رقم 390 سنة 2007 تمهيداً للحسب أحمد مرسى سالم رئيساً لمجلس إدارة شركة أمون للتوكيلات الملاحية خلفاً للمحاسب جيهي سامي الذي أحيل للتقاعد.

وأعرب مرسى عن تقديره لهذا القرار الذي يراه بما على ترشيح ياداء محمد يوسف وهي إلمامة الأثري في ترشيح الشركة التي يتم فيها تعيين أحد أبنائها رئيساً لمجلس إدارتها.

إلتياح كبير يسود أوساط العاملين بشركة أمون بعد تعيين مرسى أعرب أعضاء اللجنة الثقافية والملاحي شركة أمون للتوكيلات الملاحية عن أرتياحهم لقرار اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للتل البحري والبري بتعيين المحاسب أحمد مرسى رئيساً لمجلس إدارة الشركة.

وقال راضي عبده رئيس اللجنة الثقافية بشركة أمون إختيار المحاسب أحمد مرسى يؤكد دعم الشركة القابضة لشركة أمون نحو الموضه وما يوضع الأمور في نصابها المصممة خاصة بعد الأزمات التي شهدها الشركة وتعرضها لخسائر مادية خلال الفترة السابقة على تولي مجلس الإدارة الحالي - وأك جمال عبد الناصر نائب رئيس اللجنة الثقافية ومحمد السيد أمين عام اللجنة ومجلس إدارة الشركة أن جميع العاملين تتعاملوا في ظل المزيد من الجهد لتحقيق خطة عمل التي وضعها مجلس الإدارة ورفع اسم شركة أمون لتكون فاعاً كانت منذ مشكلتها منسجمة في الدخل، القوي ونشر خلا بالأسطة الأجنبية ويؤكد لها التصيب الأثر من نشاط الوكالة الملاحية.

وأضاف أن توجيهات اللواء يوسف بد لهي من كياسة وخبرة أومات إلى ضرورة التفويض والشركة وتحسين ظروف العمل والملاحي وتحقيق التوازن بين البعدين الإقتصادي والإقتصادي، وأوضح أن مجلس الإدارة الجديد الذي يضم في عضويته السيد عادل طه والسيد أكرم الشواف والسيد تيسل دودار والسيد محمد طلة بالإضافة إلى السيد محمد السيد والسيد محمد أنور ممثلي تحاد العاملين بالبحرية بهدف إلى تطوير أداء الشركة وإعادة وضع اسم شركة أمون على خريطة التل البحري بما يؤول إلى التفويض بها وتعاينم إيجارات كهدف إقتصادي ونهضة البو المصممي العاملين لتقديم أفضل ما لديهم وتشجيع نظم الأرة الحديث والرجوع إلى الجهات المتخصصة في التل البحري والخبرات الموجهة لتطبيق النظم الحوسبوتية والعلوم الإدارية والتجارية وهو ما تهدف إليه السياسة الإستراتيجية للفرقة وأضاف أن مجلس الإدارة الجديد والملاحي بالشركة يعملون بروح الفريق والجمع بين فضل السيد الو، محمد يوسف والدكتور سعيد عرف في خيول تحرية جديدة لم تتب من قبل وهي إختيار قيادة من نفس الشركة وهي تجربة تستحق الإشادة والتقدير

mailto:mail.dan.lata@dche.com



البحرية العربية الخامس والثلاثون وجمعية العمومية



تحت رعاية المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل والدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية عقد الاجتماع الدورى الخامس والثلاثون لمجلس إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية خلال الفترة من 2007/11/8-6 بالإسكندرية .

وأضاف أن الأكاديمية ليس لها إهتمام سوى التدريب والتعليم والبحث وقد حصلت على تكريم عالمى فى مجال الوبسياتيات وقد تم توقيع إتفاقية مع التوزيع بشأن ديمومة النقل الدولى والوبسياتيات وأشار إلى أن صدور مجلة باسم الاتحاد يعكس أهمية هذه المنظمة التى تحتاج إلى دعم إعلامى كبير يبرز دورها فى تنمية الموانئ البحرية خاصة وأن هذا الاتحاد أصبح له صوت وقيل فى جامعة الدول العربية .

على هامش الاجتماع تم تكريم اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ورئيس الاتحاد العربى للتقانيات البحرىين وقام اللواء عصام بدوى الأمين العام لإتحاد الموانئ العربية بتقليده شعار الاتحاد

وقال المستشار رشيد طير ممثل الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية فى كلمته أن الاقتصاد العربى يشهد تطوراً ملحوظاً يدعو إلى التفاعل حيث تجاوز الناتج الإجمالى العربى لأول مرة سلف الترتيلون دولار إلى جانب إنجاز منطقة التجارة العربية الحرة وسياسات الإصلاح الاقتصادى فى معظم الدول العربية ويوجد فوائض نقدية للإستثمار نتيجة إرتفاع أسعار النفط بما يترك أهمية إيجاد مشروعات وفرص إستثمار هذه الفوائض. وأضاف أن هناك نقطة إيجابية تتمثل فى عقد القمة الاقتصادية والاجتماعية والتنموية فى دولة الكويت وقد تقدم مجلس الوحدة بطلبية للعرض على القمة القادمة تتضمن أربعة موضوعات هي:

- 1 - موضوع الإستثمار فى المنطقة العربية.
 - 2 - إقتراح آلية التمويل القطاع الخاص العربى
 - 3 - إستكمال السياسات
 - 4 - تطوير قطاع النقل
- والبنية الأساسية العربية من خلال إقتراح مشروعات يتم رصد الإستثمارات الكلية لها فوسف الهبل العربى بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية والخطوط الملاحية المتطلعة سيسهل تنمية التجارة والإستثمار العربى البنى وأشار إلى أن تطوير الموانئ العربية يعد من أهم المشروعات خلال الفترة القادمة لتستطيع المنافسة من خلال رفع كفاءتها الإنتاجية ومطابقها الإستراتيجية والتنمية والقمة فى هذه الموانئ من حيث التفرغ والتحميل والتخزين والملاوة.
- وأعرب الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم ولتكنولوجيا والنقل البحرى عن سعادته بقيام كليات ممتازة مثل الاتحاد الأمر الذى جعل لبعض الموانئ من دول الاتحاد شأن فى العالم.



أعضاء الاتحاد مع وزير النقل المصرى ومحافظ الإسكندرية

هذا وقد أستعرض السيد اللواء عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد بنود جدول الأعمال الذى وافق عليه المجلس وفى ضوء المناقشات والآراء والمقترحات التى تمت حول بنود جدول الأعمال توصل مجلس الإدارة إلى التوصيات والقرارات التالية.

- إنشاء على جهود الأمانة العامة للإتحاد فى تنفيذ ومتابعة الإجراءات اللازمة لوضع قرارات وتوصيات الإجتماع الدورى الرابع والثلاثين موضع التنفيذ.
- وافق المجلس على توصيات الإجتماع الصادر لمجلس إدارة الإتحاد بإنشاء قاعدة بيانات عن واقع النقل البحرى العربى يسمح بتداول المعلومات بين الموانئ والإدارات البحرية العربية.

• إعتماد المورات التدريبية والدراسات المقدمة والتأكيد على قيام الموانئ الأعضاء بموافاة الأمانة العامة للإتحاد برهتياجاتهم التدريبية .

• دعوة الأعضاء لتحديث ميثانهم على موقع الإتحاد وتخصيص وتكليف أحد العاملين المتخصصين بمتابعة الموقع .

• تكليف الأمانة العامة بإعداد تقرير عن مدى تطبيق الهيكل الموحد لتعريفه الرسم والأجور بالموانئ العربية.

• بدأت فاطيات :إجتماع بكلمة رئيس مجلس إدارة الإتحاد السيد / ميم بن إبراهيم الفهمى واتى جاء فيها

أن التقييم المصنف لإتحاد الموانئ البحرية العربية وما حققه من إنجازات يعطى شعوراً بالإعتراف رغم الظروف التى مر بها .لعمل العربى المشترك واتحاداته فقد إستطاع

الإتحاد بشهادة مجلس وزراء النقل العرب ومجلس الوحدة الاقتصادية العربية أن يساهم بشكل أساسى فى تطوير قطاع النقل البحرى وزيادة معدلات الإنتاجية بين الموانئ

بحرية العربية ورفع القدرة التنافسية لهذه الموانئ وقام بالعديد من الدراسات وقدم العديد من المقترحات من خلال توليه الأمانة الفنية للنقل البحرى وتحتله مسئوليات كثيرة فى هذا المجال.

وأضاف أن إتساع قاعدة العضوية فى الإتحاد تشمل معظم الموانئ البحرية فى الدول العربية وانتظام إتخاذ إجتماعات مجلس إدارة الجمعية العمومية والأجان الفنية للشغلة فى نطاق الإتحاد وإقرار إستراتيجية تنمية مستوى مهارات

الموارد البشرية بالدراسى البحرية العربية والهيكل الموحد لتعريفه الرسم والأجور فى الموانئ البحرية العربية وإنجاز أول خريطة عربية للنقل متعدد الوسائط فى الوطن العربى.



اتحاد الموانئ البحرية العربية وجمعية العمومية تكرم المهندس محمد منصور وزير النقل المصري

الاتحاد بإعداد الخريطة

وجاري تلقى ملاحظات الدول العربية عليها
مستهدية إعمالها وإقرارها.

وقال أنه في ختام أعمال الاجتماع الخامس
والثلاثين لجلس إدارة الاتحاد والتي شارك
فيها رؤساء موانئ وقطاعات النقل البحري
العربي وهيئة قناة السويس والاتحادات
التي تعمل في المجال البحري من
مستشارين واختيار المهندس محمد منصور
وزير النقل الشخصية العربية لعام 2007
وهذا التكريم يأتي لأمور سيأتي في تطوير
منظمة النقل البحري والموانئ المصرية
بالرغم من الصعوبات التي واجهها في
البداية ونوره في دعم العمل العربي في
المجال البحري من خلال رئاسة سيادته
المكتب التنفيذي.

وتحدث المستشار رشيد علي ممثل الأمين
العالم لجلس الوحدة الاقتصادية العربية
قائلاً أن هذا اللقاء يكتب أهمية خاصة
لأنه يتم في مدينة الإسكندرية مقر الاتحاد
وفي حضور محافظها اللواء عادل لبيب.
وقال يقيم بن إبراهيم التميم رئيس مجلس
إدارة اتحاد الموانئ البحرية العربية أن
تكريم وزير النقل المصري يؤكد التطور
الذي والكثير الذي شهد قطاع النقل
في مصر.

أعرب اللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية
عن تقديره للمبادرة الكريمة التي قام بها
الاتحاد بتكريم الوزير وهو شخصية لها ثقلها ودور كبير
في تطوير قطاع النقل البحري وخاصة ميناء الإسكندرية الذي
شهد تغيرات جذرية إكتملت بإفتتاح الرئيس مبارك كل هذا
نتيجة جهود المهندس محمد منصور وزير النقل الذي يتمتع
بشخصية هادئة مكنته من إدارة مرفق النقل بنظام وجعلته
يصل إلى أهدافه بطريقة مباشرة.



رئيس الاتحاد يكرم وزير النقل المصري



أمين عام الاتحاد يكرم وزير النقل المصري

في جلسة مشتركة بين مجلس إدارة اتحاد البحري
العربية والجنة لغية للنقل البحري ومصور المهندس محمد
منصور وزير النقل واللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية
والفريق مهاب مميش قائد القوات البحرية ولقيد من قيادات
النقل البحري ورجال الأعمال تم تكريم المهندس محمد
منصور وزير النقل واختياره الشخصية العربية لعام 2007
في مجال النقل.

بدأ الاحتفال بكلمة اللواء عصام بدوي الأمين العام لاتحاد
الموانئ البحرية العربية تلاها أنه على مدار ثلاث أيام هي
معاريف الاجتماع الخامس والثلاثين لجلس إدارة الاتحاد
دارت خلالها المناقشات حول جدول الأعمال المعروض
وكانت أهم القرارات والتوصيات التي تدعم العمل العربي
لشترك مهاب مميش مجلس وزراء النقل العرب ويتواء على
تعليمات اللجنة العربية بالخرطوم فيما يخص توحيد ميكانك
ومسميات الرسوم بالموانئ البحرية العربية حيث تم تكليف
لجنة الاتحاد بإعداد تقرير عن مدى التحقيق لهذه الهياكل
بالموانئ العربية وتقديمه لجلس وزراء النقل العرب.

وأضاف أنه تم بحث سبل تنفيذ إستراتيجية تنمية المهارات
البشرية والتي أعدها الاتحاد ووافق عليه مجلس وزراء النقل
العرب وأيضاً تم إختياره موضوع إنشاء قاعدة بيانات عن
واقع النقل البحري العربي تسمح بتبادل المعلومات إلكترونياً
بين الموانئ العربية وقد تبنى الاتحاد دراسة هذا الموضوع
طبقاً للعداير المحددة من مجلس الوحدة الاقتصادية
العربية.

وأشار إلى أنه تم بحث سبل تنفيذ تكليفات مجلس وزراء
النقل العرب بإعداد خريطة للنقل متعدد الوسائط وقام

وقال الدكتور جمال مختار
رئيس الأكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري أن هذا التكريم
يقع في إستحقاق لأن وزراء عهد عظيم في تطوير الموانئ
المصرية شكلاً وزيد من 20 مليار جنيه مصري وإدخال
أحدث النظم الإلكترونية وأصبح معهد تدريب الموانئ مقصداً
لن يريه التدريب على أعمال النقل البحري.
وأضاف أن إهتمام الوزير بدعم مركز البحث والإستشارات
لاتحاد الموانئ العربية وكذلك الدعم الكبير لبناء المستقبل
ميداً شرق بورسعيد الذي حقق أعلى نسبة نمو وصلت إلى
101% جعلته ينافس إلى المرتبة الخامسة والثلاثين بين موانئ
العالم الأمر الذي أدى إلى حصوله على نجمة الأداء العالمي.
وفي كلمته خلال الاحتفال أعرب وزير النقل عن سعادته
بوجوده بين قيادات النقل البحري وأن هذا التكريم يلقى على
عاتق المزيد من العمل الجهد.
وأضاف أن هذا التكريم ليس تكريماً لشخصه وإنما هو شارة
جهود جميع العاملين في قطاع النقل البحري ورؤساء الموانئ
الذين يطوفون المسيرة.

في إطار حفل التكريم قام سعادة نعيم بن إبراهيم التميم
رئيس الاتحاد بإهداء الوزير درع ميناء الشام وقام اللواء
مصاب بدوي بإهداء الوزير شارة الاتحاد وقدم الفريق مهاب
مميش درع القوات البحرية هدية للوزير كما أهداه اللواء
محمد يوسف درع الشركة القابضة للنقل البحري والبحري
وكريمة الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية واللواء عواد
المناطحة رئيس مؤسسة الموانئ الأردنية كما كرمه رئيس ميناء
طرابلس السوري.

من ناحية أخرى قام سعادة نعيم بن إبراهيم التميم بتكريم
اللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية والدكتور أحمد جويلى
الأمين العام لجلس الوحدة الاقتصادية العربية الذي أناب
عنه المستشار رشيد علي.

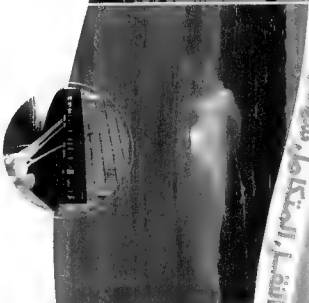




إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل، المتكامل، سهلاً وذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد مراني - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ إمبابة
تليفون : ٢٢٤٤٨٧٨٧ (١٢ خطاً) موبايل، ٠١٢ ٢٩١٠٠٧٢ : فاكس : ٢٤٥٠٧١١ - ٢٤٥٧٨٥ - ٢٢٤٤٧٢٨٥
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

حب الوطن ***

الفريضة الغائبة

ننستسلم .. إما أن تنتصر أو نموت تلك العبارة الخالدة التي أطلقها البطل المجاهد عمر المختار وهو يحارب الأشباح ويحارب الوهم ويحارب الظلم ويحارب الظيآن ويحارب الخيانة، كلما تذكرت هذا الرجل وكلما تخيلت هذا الكم من المصاعب التي واجهته وكيف كان يؤمن إيماناً لا يتزعزع بأنه صاحب حق وحقينه أن صاحب الحق لا يبد منتصر مهما طال الزمن ومهما دارت الدورات كلما قفزت إلى ذهني صورة هذا الرجل أحسست بالفخر لأني عربي مسلم صاحب تاريخ وحضارة

كلما فزت إلى ذهني صورة هذا الرجل ليقتن أن كلمة منتصرين لا حول لها من الأجراب على طول الخط ، من المشاكل والأزمات التي تصامتوا وهذا الكم من الإحباطات التي تحيط بنا من الثقافة يمكن مقارنة بما عايشه هذا الرجل ، أن لا بد من العمل والكفاح والصبر ولكن السلوك البشري في هذا الزمان وفي مجتمعاتنا شين يدعو لتفكك المجتمع ، فأن يحس الإنسان بالخطر فلا غربة في ذلك على الإطلاق ، أما أن يتعاشي مع القهر ويتهدد إلى أن يفترق فهو الغربة بعينها " الإنسان العربي يعيش حالة قهر أبدي .. والخطر دائماً يولد الانتقام ما دعا في عائلنا العربي المتمدن من المحيط إلى الخليج نجد العربي القهقر يستطيع التعاشي مع القهر على أشلاء الكرامة البهترة التي في كرامته وكرامة أجداده الذين علموا لغرب والأمريكان المبادئ والطموح والأخلاق .

لكن تخلياً عن كرامتنا بعدد أمتنا من ديننا العنيف الذي يحض على الفضيحة فداشاً وبأيد لا حول ولا قوة إلا بالله .. فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أماننا من ملها إلا له سبحانه وتعالى نجأ إليه ونستقل بظله ونحتضن بصمده فهو الواسع في وقت ضاقت فيه الدنيا على رحابنا ، وهو الرحمن الرحيم في وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه الظلم ، وهو العدل فاضع في وقت انحرف فيه القيم ، وهو الجبار المتكبر في وقت تجبر فيه الناس وغلظوا أنوم ملكوا الدنيا وما فيها فنشروا الفساد في الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تخليه عقولهم وهو الواحد الأحد الذي يقول للشئ: كن فيكون .

يا رب .. يا قادر .. يا حار تنوجه إليك بدمع مفتوحة مخصصة وترفع أكتف الشراعة .. يا حنان يا من رفعت مفتة صعدت عما .. اللهم لحظ مصرنا وأوطاننا من كل سوء .. اللهم قلنا شر العن وجيئنا سوء لح .. قلت في كتابك العزيز "ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون " صدقت يا ربى فيما قلت .. لقد ظهر الفساد واستشرى وجبر صار هو السيد وهو الأمر الثاني .. فساد القيم وخرابها صار يعيش في كل المواقع والأماكن .. الضالمان زادت من قسرة الحكام .. نعلم تقوى الله صارت هي العتوان .. إننا نصعري ربنا أثناء الليل وأطراف النهار .. المواطن أماننا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر الماظ وما أقل المتعطين .. وكائن نعيش حالة سكر أيدي دين أن ترتشف رشفة واحدة .. لا تدري ما يدور حولنا .. كلفنا نعيش نتائج ما يدور فقط ونتنتج دائماً ما تعكس القصدات وننتكر المساءة .. مقدمات تقوى إلى نفس النتائج وتدور في دائرة مفرقة خبيثة .. عدم تقوى الله تقوى إلى انتزع البركة .. قلقة البركة تقوى إلى شيوخ الفساد .. وشيوخ الفساد يقوى إلى نتزع البركة .. وهكذا نتنازع تقوى إلى عقيبات ومقدمات تقوى إلى نتائج

ربنا في مصر المحروسة نعمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاذي بها الأمم والشعوب .. أجودنا في مصر المحروسة والجبرات وأجودا التاريخ أن يتفكك ويقتع صفحات كل يوم ويسجل ويسجل ودارتنا نغم نغم كل ما أصابنا نصلح عبق التاريخ .. نصلح دافئنا شراعة كاملة تتقلب في وقت محدث لتطمع السوء والظلم تلك الشراعة جزء من موروثنا الحضاري .. فحين أصعب موروث حضارى يظهر في وقت الشدة والضييق سلوكيات وتصرفات متضخرة وإن أخذت الحمصية رغم أن الحمصية ليست شوائية لكنها بمثابة مفتاح قوى يستطيع بث الحياة ولروح في الجورث الحضاري الكامن .. إننا كمصريين نعرفنا أزمات عديدة عبر التاريخ أطلق على كل مرة تنتفض ونستيقظ ونهجر الليل الهيم أن نبتضع ونستقبل الصباح متاوره التبدد الظلام الطويل .. كما تنقف في الأزمات صفاً واحداً وقلباً واحداً ويدياً واحدة فتحمك الأزمة تو الأزمة ولا يبقى سوى المحدث المصري الأصلي ..

ولو استعينا تاريخنا وفكرنا شراعة الجورث الحضاري لفرزنا أزماننا الراحة وأصرونا نمولجا ويمتدني به الآخرين .. إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بنتنا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما تمر أزمة وتنتفض نعانها نتوارد أزمة جديدة .. قلت ذلك كثيراً حتى كالت الكلام والكتابة والقراءة ولكن هل السلبية والجورث هو الحل ؟؟

لقد فكرت في لحظة صعد لغنى من السبيل الحقيقي للخروج من هذا للفق المظلم وتلك الأزمة التي يعيشها الوطن ولا أقصد بتلك الأزمة – أزمة اقتصادية أو عالمية أو حتى سياسية وإنما أقصد (جو الأزمة) وإزالة الإحباط (للم) و (حالة القهر) تلك الأجواء والمشارع والأحاسيس تود عنا شعوراً بما عدم بعدد الثقة بالنفس وعدم الثقة بالنفس تود عنه الفشل وأداء مهامنا



الموكلة إلينا ، إننا تخوانا إلى مجتمع فقد الثقة في قدراته وحضار مجتمعا بلادنا يجب انتقاد كل الأوضاع وفشل في التعامل مع كل الأوضاع - إنني على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله و الرجوع إلى سبيلنا الأولى ما طريق الخلاص ، ولا نغنى العودة إلى الله أن نعيش حالة (برشة) وترك أعمال ونعيش خارج جذبية الواقع ، لا لم أقصد ذلك بالنسب وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن التطرف ومن خلال أخلاقيات إسلامية بعيدة عن الفلاة والتنعج .. إذا استحضرت عظمة الله في قلوبنا ولأنه أننا ولينا بأن الله يراقبنا في إسرارنا وإعلاننا إذا حدث ذلك فلا بد أن نمتن أعنائنا وعدما سوف تظهر النتائج لمرة بمرارة الله ، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعي) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعي) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (الغش) لماذا لا نعيش في رحاب الله بدلاً من الرقص على حبل الشيطان لماذا لا نسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادئ والأخلاقيات وحب الوطن .. والإخلاص له فرصة على يدي الإنسان إنشأ إرثها فرصة غائبة عن مزيد من أحد .. فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للحسب في الكثيرين منا .

الهم أهدنا جميعاً وطهر قلوبنا وأزغ من قلوبنا الخلق والسدد وحول ولا قوة إلا بالله العلي العظيم .



ثم ماذا بعد ؟

« فوز مكرم محمد أحمد منصب نائب الصحفيين بداية إجراء تصحيح أوضاع خاطئ تفكرم رغم عصبية همس حتى الشراع بقاى برع متحدث لبق على علاقة طيبة بجميع الفئات السياسية - اعتقد أن الصورة للثقة للجماعة الصحفية سوف تتلاشى والتأنيق .

« الصحفي العزيز محمد عبد القوس عضو مجلس نقابة الصحفيين الإطاري في الانتخابات الأخيرة أصحت أصحت عندما توجه إلى مكرم محمد أحمد بعد إيمان النتيجة وحثه على فتح صفحة جديدة برفاء

« أين عبد الله كمال ؟؟

« أريد أن ألقى مصبره قريباً أمام السواحل الأوروبية الشراة بالباس الذي لقي مصبره قريباً أمام السواحل الأوروبية دارت رشاة قضاي فقهية لم هو شهوداً أم متعززين والكتابة أن القضية الاسياسية ثامت وضامت حتى شهد تلك الأصوات الفوقانية .. هل لماذا يقوم هؤلاء الشباب على مثل هذا العمل رغم مخاطره ؟؟

« أريد أن ألقى مصبره قريباً أمام السواحل الأوروبية الشراة بالباس الذي لقي مصبره قريباً أمام السواحل الأوروبية دارت رشاة قضاي فقهية لم هو شهوداً أم متعززين والكتابة أن القضية الاسياسية ثامت وضامت حتى شهد تلك الأصوات الفوقانية .. هل لماذا يقوم هؤلاء الشباب على مثل هذا العمل رغم مخاطره ؟؟

اختلاف مقاييس اختيار المرأة الجميلة حول العالم وأخرى العادات والتقاليد في الزواج



تولاً اختلاف الأذواق لتوقفت الحياة وهكذا نجد في كل شئ حتى في مقاييس الحكم على المرأة الجميلة في كل دولة وكل قبيلة تختلف المقاييس وبالتالي تختلف العادات والتقاليد في إقامة حفل زواج شريكة العمر وهنا نحن اليوم نعرضكم معنا لرحلة سريعة حول هذا الموضوع حول العالم.

مواصفات الجمال عند العرب. والعادات الخاصة بالزواج

فالعرب عامة رمز الجمال لديهم (الإبتلاء والياض) فالعرب كانوا يميلون للملامح الأصلية. الأنف الدقاق والعيون الواسعة الكحلية والفتق المصافي الطويل والجسم الممتلئ مع الشعر الأسود الطويل والبشرة البيضاء الصافية ومماثلهم الهند والفرس ومن كانوا يميلون لفرشاة

أما بعد حضان الهواة عند العرب
تدشع الدول الأخرى بقرابة التقاليد في إقامة حفل الزفاف وفي تحديد المهر وطرق إختيار الشريكة والزفادير والنياش حتى يقوم العرب بها للتعبير عن الفرح.

مواصفات الجمال عند الفراعنة
(العيون الكحلية) هي رمز الجمال لدى الفراعنة إقداما إعتادوا بالعيون الكحلية أكثر من غيرها إذا بحثوا عن أجود أنواع التلكل عند المرأة كما ركزت على جمال منها أصبحت أكثر سمرا وجاذبية وأهدوا لها بالمعطر والأخضر. وهم أول من إستندموا القبان لتطهير الفم

حضان الهواة لدى الفراعنة المذهب والموضة والأخروجوا
العادات الحالية في مصر هي نفس العادات الفرعونية مثل كتابة عقد الزواج من 3 نسخ على يد مائتين وكان العريس يقرأ عقد الزواج في منزل العريس أو في القاعات الكبرى إذا كان العريس غنيا

مواصفات الجمال عند البابان
الأقدام الصغيرة في البابان هي رمز المرأة الجميلة وكذلك المرأة الناعمة الرقيقة الشكل البيضاء الصافية الطويلة والواق الهدوء الصوت والتي أتي قدامها صفتان وبشيتها رقيقة ومتقاربة لخطي وكانوا يهتمون الطول جيدا لا ميزة في المرأة

حضان الهواة لدى البابان والصينيين
يتهم هناك عند الزواج في بعض المناطق والصلبة دون أن يرى العرسان بعضهم فإذا تم الإلتحاق بهم أقوم لهم لعروسة تربيتهم قد صنعوها من محفة خاصة ومعلق عليها أياح من يحملونها إلى خارج البوم ومما يحسن أعلاها الذين يقبلون. لروح هناك وموطنه الفتح فيقوم بفتح الكفة ويربها فإذا أصبحت أخضا إلى منزله وأدراها إلى قوما.

مواصفات الجمال لدى القبائل الأفريقية
(الزأس الأصغر) بعض القبائل الأفريقية يربون في مهر امرأة كما إرداد سواد بشرتها لأن ذاك ليس دليل على الجمال لعل بل دليل على صفاء مفرها كما أنهم لا يقضون الشعر الطويل أبدا إلا يقعون بطق للفتيات على الصفح حتى تبدو أكثر أنوثة وجاذبية كما تعجبهم السنمة والإرداف والاكات الممنطة.

حضان الهواة عند قبائل أفريقيا
تجبر العروس في قبيلة الجوريس الأفريقية على ثقب لسانها لفة الزفاف حتى لا تكون شرارة ويمل منها زوجها. بعد ثقب لسان يتم وضع خاتم الخلقة فيه يتكلى منع خيطا حولها يمسك الزوج بطرفه فإذا ما شررت الزوجة وأزعجت زوجها يكفيه بشدة واحدة من هذا الخيط أن يضع حدا لشرتها وكثرة ما تبتلع.

مواصفات جمال شقيقات التبت ومتغوليا
المنق الطويل (عق الزرافة) هي من أشد عناصر جاذبية المرأة في قبائل التبت ومتغوليا حيث يفضلون إرتداء الطويل جدا حتى أنهم يضعون حلقات مصنوعة على عرق اللثة منذ ولادتها كل عام حتى ينقاد طولها بل قد تصل الطلقات بعد كبر جدا حتى أن المرأة تبدو كالزرافة لتبدو الأجل لهم

عادات الخنوخة والهواة في قبائل التبت
منه في آثار العرب يوضع على شجرة ويعطين جدياً تحت الشجرة مسلمين للمسيح العاصي فإذا أحد الأشخاص في إختياره هذه الفتاة عليه أن يجاول الوصول إليها وأهل جداوله أن يمتنعوا عن الزواج. فأمسى فإذا صعد الشجرة وأمسك بفرعها أن يحملها ويرفر بها وهم يضربونه حتى يغاسق الحسنة.

• ولكن من أسوأ العادات فيهم أنه إذا كان عدد من الأخوا يعيرون في منزل واحد فإن أكبر الأخوة ينتقى امرأة ويتزوجها هو وأخوته جميعا

السودان وجمال المرأة السودانية

رمز الجمال لدى أهل جنوب السودان هي المرأة الجملشة أي (المنقش عليها) عند تهنيت القبايل مسورة كبيرة جدا بالشلوق التي يقعون عليها وفي وجه المرأة من ولادتها كحمالة لك وكذا بطنها ويبدوا ويمشرون المرأة غير الجملشة ناقصة ولا تصلح الزواج

غرائب في الهواة لدى السودانية
عندما يتم الإلتحاق بين أهل العرس وأهل العروس تقوم والدة العروس بحسن إبلته تدعى إلى ثلاثة أشخاص في داخل غرقة لا تصلها فيها الشمس وتحفر لها حفرة عميقة يوضع بدا فيها إناء فخاري كبير تسمى بدافنة أمداء من أشجار (الطلع والشاف) وتشل فيها بارا مونة لتجلب العروس على تلك العفرة بعد أن تلعب مع ملابسها وتلقب بقلمة كبيرة من قماش الصواب الوردي الششن تسمى (الكشلة) ويصنع وسعها بربت خاص ولا تقلع من تلك العفرة حتى ينصيب منها القرى بكيات كبيرة لمة تتجاوز الساعين وتسمى هذه العادة "بالدخان" وهي عبارة عن حمام بخار وتراقم العروس خلال هذه العفرة على ذراك جسدما بعينيه من الغرة والزيت تسمى "الخنوخة" لتعومه الشرة وصمغها

• وثأنا فترة حبس العروس والدفنة وحالاتها ومعاتها بإعداد العطور الخاصة بها وهي أنواع متعددة من المسك والعود والصلصال ولحظ غيرها وتضع من هذه المواد مطر فوق الرأشة يسمى "الشفرة" وقبل ثلاث أيام من يوم الزفاف تجهز الغرفة التي بها العروس للإستعداد الصنة ويوضع النقوش الممنطة ويوضع بالقرعة جريد نخل أخضر لثزين الجدران بأشكال إبداعية وتقرش الأرض بسجاد أحمر اللون ويوضع سرير من الخشب مغطى بجمرة إبلية. لطلبي بالون الأحمر ويسمى (البشرى) وتجلس على العروس مرتدية أزيى السودانية ويكون أيضا أحمر اللون وأمامها صينية ملية باللون الحمراء ترف بصينية الورق عليها صحن بها حذ • ويوم الصلحة ترتدى العروس على ثدييه من أعلى رأسها إلى قدميها وترتدى ثوب يدعى (السكر) (سكر) لا خير وبأبيض اللون وتضع على خصرها حزام من خيط العرير الحمراء

الجمال والزواج في الإسكيمو

أهم رمز الجمال في المرأة لدى شعب الإسكيمو والهنود العبري هي "رأشته" وبإذات راحة القدم والشارع والمصم إلى يحرصون على وضع الزئبوت العظمية والأوراق والبشر مع صفع بعض النباتات التي تحلب راحة القدم وهم يهتمون راحة من المرأة ورأشه جسمها قبل خيلتها وذلك من طريق الخلطية التي تقوم بوضع راحة القدم للعروسة

• **غرائب وعجائب الزواج في بعض دول العالم المختلفة**
(تورال بالطق) يشترك عدد من الأناسخام في قرانهم على زيجة واحدة ويتفقون فيما بينهم على تزويج الأيام وقد يبلغ عدد الأزواج ستة أو أكثر فزيجة الواحدة وإذا حدثت الزوجة يكون الولد الآن من نسب أكبر الأزواج سنا والذاني الذي يليه وهكذا

(جيبو.أم.الجميلة) في مدينة بيرجاس تختيار العروس عرسها يوضع في إمتحان قاسي وصعب وهي تصعب إلى الغافة وتشغل النار وتكون طوره العاري فإذا تراه أو تالم من الكي ترفضه ولا تقبله ويقتضه أمام بنات القبيلة وإذا أثبت العكس أصبحت تزوجه (الانغول) يحضر على العروس أن تذا وتقسر أرجلها بالأرض بين زفافها عريضا تتنقل من بيت أهلها إلى بيت زوجها إذا يجبر والدعا على حملها من بيته إلى بيت عرسها على كتفيه

موال طالع الطريق
(جيزية.القبلي) تضع المرأة في جزيرة تاميتي ورده خلف الآن اليسرى إذا كانت بحث عن حبيب. وتضع الزهرة خلف الآن اليمنى إذا وجدت
(جيزية.الجم) تصعب العروس لسانها بالون الأسود يتقبل قدمي زوجها أثناء حفلات الزواج كليل على إستعمالها لخصية طيلة حياتها
(جيزية.الجم) في الإقليم الريفية تطلب العروس إلى منزل عروسه ويجبرها من شعروا إلى أن يصلها إلى مكان الإحتفال
ومن هنا تتفق إلى هذه العزيرة ولكن رحلتا لا تنتهي فالحال من الغرائب والعجائب التي لا تحصى ولا تعد وسيمتلأ الدنيا خلقه شجون

ذكريات ونوادير من زمن الصداقة والحب والصباح

بقلم ولاء حمزة

الحياة ما هي إلا رصيد من المواقف والذكريات بكل ما فيها من مرح وشجن . وكثيراً ما نتشوق لاسترجاع ذكري هذه الأمور الحياتية سواء كانت خاصة بنا أو بشخص آخرين فما بالك بالمشاهير عزيزي القارئ.. فهيا بنا نستمتع بنوادير ذكريات بعض من عملاقة ورموز الزمن الجميل..

إلى أي مدى كان يتشابه مصطفى وعلى أمين؟

- سئل مصطفى أمين عن أوجه التشابه بينه وبين أخيه التوأم على أمين فقال : نحن تشابه في كل شيء حتى أننا أحياناً لا نعرف إلى أخت كنت على ولم يكن والدنا نستطيع التفرقة بيننا فكانت تضع في يدي شريطاً أزرق وفي يدي على شريطاً أحمر

- ويستطرد مصطفى أمين قائلاً: وعندما سافر على إلى إنجلترا للدراسة وعاد بعد عامين ذهبت لإستقباله في ميناء الإسكندرية ومن هناك اتصلت بوالتي على أنني في فيكت وقالت أنني لم أسمع صوتك منذ عامين قلت لها : بل تسمعني صوتي كل يوم كم أعطيت السعادة لعل لكي يكلمها وأيضاً عندما كانت زوجة على تطليه بالتليفون في المكتب في الوقت الذي يكون فيه مشغولاً يتحدثها مصطفى على أنه على

- وفي موقف آخر يوضح مدى التشابه يستطرد مصطفى أمين قائلاً: عندما كان على يعمل سكرتيراً لوزير الأشغال حسين سري وحدث يوماً أن وصل إلى عمله متأخراً وراء الوزير أمام المصعد فقال له : (أراي تيجي الأشغال متأخر) فقال له على (يا سيادة الوزير أنا مثل على أنا حصة مصطفى) فاستغفر له الوزير عن هذا الخطأ غير المقصود.

- كان أنيس منصور من الفنانين يستمتعون بالتفرقة بين مصطفى وعلى أمين فقال كان مصطفى إذا أخذت عنه يوماً ثم رأيتها فكم يصفاحني أما على فكان يخلصني بالأجضان وكان مصطفى إذا أفسحتني فكم يتره ويصعل أما على فكان يمسح ثم يصفح عالياً.

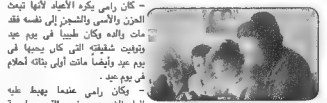
مصطفى أمين ونوادير هي حفلة الألفاف

عرف عن مصطفى أمين أنه كانت له علاقات مثياف كثيرة ولا سئل في ذلك لم ينكر وقال أن أنيس منصور كبيرة بها شفق كثيرة ولا كل شقة امرأة ولطانت على هذا الماد حتى أحببت أمين وتزوجتها ولم يعد الآن إلى حياتي غيرها وسئل لم أترسب من غيرهما قال إنني أحببتها هي الأخرى واتفقا على الزواج وبعد أيام قليلة قبض على وحكم على بالسجن المؤبد ولما زرعتي في السجن قالت لي - أنا أعرف أنك مغلوب ومغفوف انتشرت حتى كثرج لكنني عدت وفسحتني لكن لم تتطلع عن زيارتي ولي كل مرة تقول لي هذا الكلام وقد نرسع سنوات وأرجع عن مصطفى أمين ليجد أيريس في إنتشاره على باب السجن وتزوجها بعد قصة حب أقربت إلى الخيال

- بعد حفلة الألفاف كان مصطفى أمين يكن يمسح أن يمشي في الكشكة بجانب عروسية عدة ساعات والناس تتفرج عليه فطلب من أخيه على القيام بهذه المهمة فارتدى بدلة العريس وسافر بجوار عروسية حتى نهاية الحفل

شاعر الغزل يحسب المهر وأعياد الميلاد بالأغاني

كان شاعر الغزل أحمد رامى لا يحسب بعد أعياد زواجه وأعياد ميلاد أولاده بالسنتين وإنما يحسبها بالأغاني ويغانيها ثم كثر الأغاني بالذات فهو لا يقلق إلى تزوج في سنة 1953ن مثلاً - إنما يقول : لقد تزوجت في موسم "يا لي ريت الهوى" وأن أبنته محمد أو الدكتور محمد "جراح الطعام" ولم أع أغنية "الزوم دباب عين حبيبي" وأن أبنته توحيدة وابت أوقات عده من أغنية المشهور : "عانت أليل القمر" أما "اللي" أو إليهم فولدت في موسم "سهران لومدي" أما في عيد زواجه الغنائي شنت لم كلشم "مهرت يمكن أنسى هواله" فطهر رامى كان لا يسجل لا تاريخ عواطفه فقط



وقد دخلت عليه والدته ذات يوم فوجئت بتقليب على اسناد كان يشكو من معض المفاصل عرفت أنه بعد فسيدة جديدة ولعل بعد إلى السماء وهفتت من قلها " ربنا يذهب عليك من الشر يا بني "

ثلاثية محفوظ.. والده الصباح

تلقى نجيب محفوظ ربا مساعداً من الناشر عندما قدم له الثلاثية حيث قال له : إيه الداعية التي أنت جاليتها لي . دى !! حيث فوجئ الناشر في اليوم التالي للثلاثية التي كانت في الأصل رواية واحدة وليست ثلاث روايات بالطبع كان الناشر في ذلك الوقت لم يدرك أن هذه الثلاثية ستكون من أجمل روايات كتابات مؤلفنا وأديبنا العظيم .. نجيب محفوظ!!

لماذا سقطت كل كتوم أرضاً مع الأطلال؟

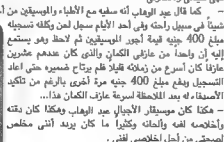
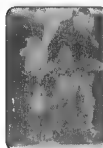
هناك لحظة فريدة صغرها باقتدر من الأبرعين عالياً وعلى سيادة الفنان العربي كم كلثم حين سقطت على الأرض الله، السماء وعصبتها بعض أفراد من فرقها الموسيقية لولادة مرة أخرى. هذه القطعة قامت بنشرها نازكة الكاظمي بالأخبار حيث قررت أم كلثوم بعد حرب يونيو 1967 التكايم بجولة في بعض بلاد العالم تقني فيها من أجل مصر وفي باريس عام 1968 على خشبة مسرح الأوبرا حيث أمثلت كلثوم للمرة من آخرها وفجئت السائر أن بأن كلثوم تجلس على كرسي ومن خلفها الفرقة الموسيقية للقصيدة الأطلال تكليف إبراهيم فيو والعالم والفنان السينمائي واسترست الكوكب في الشتاء بكل شموخ حتى قاربت على القيام مرة أخرى. بدأت تردد القطع التي يقول : "ملاراي ملاراي سكارى مثلاً" فلهذا اندفعت فتاة تونسية تحاول تقليد صوت السند ما كان من كلثوم لا أنها تراحتت فلفط بظهرها .. فاصطدمت بالكرسي فاختلت توازنها ففجعت في الأرض ناشكل التي يظهر في الصورة ولكنها بعد لحظات نهضت كالسند لتواصل الأطلال شامخة كماكانت دائماً.

موسيقار الأجيال.. كيف أصبحنا لصحته من أجل الفن؟

إن موسيقار الأجيال محمد عبد الوهاب أخطر الموسيقيين في تطيل شخصيته فالمعروف عنه إنه لا يمكن ولا يقلق الحق وأحياناً يدعى عند معرفته يشكو من لكن يزياد علماً ومعرفة كما أنه يكره العر ويعيش في وسم البربر ويتقيقه وقد لاحظ اختلافه إن دأنا بلق جميع لوفاف لشيش والرجاج وكل شيء حتى لا يسيروا إليه هواء قد تعمل إلى ميكروب الزكام أو الأنفلونزا كما أنه يحتفظ بفرقة مجموعته من الأديبة والمغنيين التي تطلق بها الزكام والهواء البارد المنبت من جهاز تكيف الهواء التي كان يدار بلمر الطيب وهناك دليل على أنه يبالغ نفسه من العرق بالترج زواره في يوم الدكتور أنور عبد الحليم قبل سفره إلى لندن حيث قال له : أنا لم أر في حياتي رجلاً يبالغ بنفسه من العرق بالترج سواك " ثم والرحوم الحاج زيدان تابع الملاحظة المشهور ذلك كان هو الآخر يبالغ على نفسه الأديبة والوفاد التي يتبع ويرفض ثم يبالغ بنفسه مرة أخرى حتى يشفي وكان يستحم بثلج الماء، ويغسل الإستحمام بالكواويبا حيث تيمث الأديبة في حوضه خوصوب في الشتاء وكان يقدر ملاراي في الصيف شرب المرات كلما تصببر عرقاً وسئل عن ربه وقال أنا است بخيلا ولا ملاراي ولكني أفرج قديمة القريش وأحب أن أضعه داث في مكنته .. أم إشاعة الجبل التي يقضي الصمن أي عبد الوهاب بعد أنه اللطفا على نفسه فترجج الشخصية حيث أن الفنان قديماً كان يمشر صحتة وباله وسميته بل حساب رجاء عبد الوهاب في نفس هذا التصبر يضره ويضعف ويستهلك وتوافر دأنا جميعاً بحسب حديث قال إن معظم الفنانين الزلزال يسهروا الليل في الكباريات ويستمتعون الهوا هو كان أحب إليهم ميكر كما أحد أن "ستيفت جاك والكر في أوقات مستقلة وأخرج من بيتي لا أصيب منه بكتك في بداية حياتي مستقل الشخصية فلا أجري زلزالتي في زواتهم فلهذا سئل على إشاعة البطل وقد قبلت هذا الإشاعة ولم أحاول أن أزعها فهي تقليدية والتاريخية .

- كما قال عبد الوهاب أنه سئل مع الأطباء والموسيقيين من أجل حياته وصحته فهو لا يشعر شيئاً في مسيل راحته ولي أحد الأيام سلم لمن وكلته مسجولة مبلغ 400 جنيه قيمة أجور الموسيقيين ثم لاحظ وهو يستمع إليه إلى واحدة من غارلي الكمان والذي كان عدهم عشرين غارفاً كان أسرع من زملائه قليلاً فلم يرتاح بترجج ضمهروه حتى عاد التسجيل ويبلغ مبلغ 400 جنيه مرة أخرى بالرغم من تكليف الأصدقاء له بعد اللامحة اسيرة غارلف الكمان هذا..

- هكذا كان موسيقار الأجيال عبد الوهاب وهكذا كان فته وأخلاقه لفة وبأثاته وكثيراً ما كان يريد أننى خلص من أصحتي من أجل إخلاصتي للفن .





همسات:

أول القسب جنون، وأخره ندم *** ألدنيا تطلب الهارب منها وهرب من عليها
من يسبق نفسه في مواسم الهتهم... لا يؤمن من أساء الظن
يوم فرحك تنكر حرلك، ويوم حررك تنكر فرحك *** لا تتحزن خامل، فربما كان أفضل منك

دعوة للإستقامة (واحد يدخل إتحرق تحت شقة بعد لطمتي ردة)

رنيا للردة نصائح للدماء

وصفات وأدوية من الأعشاب لتخفيف الوزن

- لإزالة البطن في شهر واحد شرب ماء دافئ مع ليمون على الريق وقبل النوم مباشرة
وصفة 100% للتخفيف

عصير نصف ليمونه بقرشها + نصف ملعقة كمون + رتجيل أخضر بهجم الأنهام + وريقات من
التناع تصنعهم على كوبين ماء يلقى على النار غليتين ويترك قليلاً ثم يصفى ويشرى على الريق.

وصفات مذهلة جداً للربح وتبخل البطن لآلة الظهر

1 - شاي أخضر + مرمرية + بابونج + سنمكي + دارسين
شربة قبل الظهر والعصر وقبل النوم مباشرة بعد مفيد جداً ومجرب أيضاً
2 - كاس قهوة تركي، عصير ليمونين + 2 م خل تخلط وتقرن بها البطن سبعة
كل يوم.

وصفات لعلاج السمنة

1 - الكون + والليمون يرفع قليل من الكون في ماء مغلي مع ليمون مقطعة
حلقات ويترك طول الليل ويشرى في الصباح على الريق

2 - بذرة الكتان منقوع ممتاز بالطريقة - معلقة وسط مع السلطة أو مع
الزبيب مع ملاحظة عدم طحنها

3 - الدلى الأخضر وله ميزة قوية للتخفيف وإلغاء الكرش

4 - مشب رطل الأسد تقلى وتشرى

كيف تتغلب على السمنة؟؟

1 - أخص بشكل أساسي بفراشة الأسنان بشكل يومي لا يقل عن مرتين في اليوم
كحد أدنى.

2 - تجنب الأطعمة الزيتية التي يمكن لتساقط الأسنان، أو أحرص على تنظيف الأسنان بعداً مباشرة.

3 - حاول تناول المصراوات أو المشروبات الغازية بالخاص، طشان تشرب مبرداً على الأسنان،
ولصالحية الصلبة التي يمكن مضغها.

4 - حاول إستخدام المماثل لتنظيف الأسنان يدويًا، لأن هذه الطريقة تزيل صفائح البكتيريا ويقايا
الطعام

5 - إستخدمي الطك قبل السكر، فهو منشط للحد الغابية يسبب ألعاب الذي يعتبر الفضول
الطبيعي فلف. كما يرفع ألعاب محلول موهضة الفم "P H" ويغسل الأمشاط البكتيرة.

6 - وما يتدرج من الترسب السوداء التي له أهمية كبير في إزالة طبقة البكتيريا عن الأسنان ولأنها
تأخذنا إلى إستخدام السواد دايه يتعوض بستان بيضاء ومقبلة.

مشف الأسنان

هناك عدد من أدوات المرحبة تستخدم "زوا المرحبة في دك الأسنان كسيلة سريعة التنظيف
موجهة أسنانها للأنف لعمل مجموع أسنان بالمثل تخطط المكونات التالية مع بعضها لصنع

عجينة مطبوخة كبيرة بيكربونات صوديوم أو معلقة ملح فحم مطحون - نظفان من زيت النعناع - كمية
مناسبة من الماء لعمل العجينة

إزالة أسباع الأسنان (الفيضا بالسن)

- تدك الأسنان بالصباح الباقي نصف شربة فواولة، مع الإنعاش بتناول عصير اللافولة.

- تدك الأسنان بالصباح الباقي نصف شربة ليمون أو إستخدم عصير الليمون على ملعة فلف -
مع بلورة من المرحبة على الصمغ التالى - مقلعتان كيكربان من أدوات المرحبة المرحبة + مقلعتان

كيكربان من ملح الطعام.

- نظف الأوراق مع الملح مع يسخن الخليط في الفرن (أو على نار هادئة) حتى

يبيضاض ثم يخن مرة أخرى لعمل بلورة تستخدم هذه البلورة في دك الأسنان

إزالة الأسباع كما أنها تعطر الفم وتساعد على التخلص من التسوس

يمكن كذلك إستخدام الماء كالمسحوق معخل الفم ووصلة لتبيض الأسنان.

- لكي وصفة عجينة مطبوخة بكمية الأسنان

خذي قهوة ناعمة حمص (توتس أو بساتم) وأحرقها تماماً على النار ثم لأحنيها جيداً حتى تتحول
إلى رماد وأخلي المسحوق الناتج نصف معلقة سائل نخل ثم ادعكي به أسنانتك.

(الخطوة)

لأسنان بيضاء ممتعة أنظفي مسحوق بيكربونات الصودا مع بيروكسيد الهيدروجين لتصلبي على
معجون يحميها مرة أخرى على الأسنان لإزالة طبقة البكتيريا وألعاب الصمغاء لكن أتنبهي

بيكربونات الصودا مضرة للأسنان فلا تكثرى منها مع أنها لوحدما ممكن تبيض الأسنان لكن لا
تكثرى منها.



الإمام الغزالي وأسرار رقم 4

أشار الإمام الغزالي في كتابه "مكاشفة القلوب" أسرار رقم 4

- أشهر المرح أربعة ذو القعدة ونو الحجة، الحرم يوجب

- خبار الملائكة أربعة "خبريل" ميكائيل، سرافيل، وعزرائيل

- أفضل الكتب المشرقة أربعة الزان الكريم، الإنجيل، التوراة، والزيور.

- أصناف التسابع أربعة مسجبال الله والحمد لله ولا إلا إلا الله والله أكبر

- الأوقات أربعة ساعة، يوم، شهر، سنة

- معلومة السنة أربعة ربيع، خريف، صيف، وشتاء.

- طيبة الجور أربعة حرارة، برودة، جفاف، رطوبة

- الخفاء الراشدين أربعة. أبو بكر، عمر، عثمان وعلي رضوان الله عليهم

حكمة العدد:

إذا أردت المعصية، إبحث عن مكان لا يراك فيه ربه

صدق أو لا تصدق:

هذان يرسم وهو قائم!!!

سمعتا جميعاً عن أشخاص يسيرون أثناء نومهم ولكن الفنان "مادون" يرسم وهو قائم وكان
يعاني من راء السير أثناء النوم واكتشف أنه يرسم لوحات رائعة أثناء نومه فيجوز عن رسمها
وهو مستيقظاً وأيضاً لا يستطيع "مادون" 33 عاماً أن يتذكر ما يحدث أثناء نومه ولا
يستطيع إعادة رسم لوحاته وهو يرسم على أي شئ يقاها وهو قائم وهو مثل المصاوغ والمناشد
وقد وضع كاميرا لتصويره وهو قائم وبالفعل أثبت الفيلم المسجل حقيقة ما يقول!

إسلاميات:

أحرص على الإستغفار تكن من أهل الجنة

يرى الصالح في صميمه عن شاد بن أوس رضى الله عنه عن النبي (صلى الله عليه
وسلم) أنه قال: "سيد الإستغفار أن تقول اللهم أنت ربي لا إله إلا أنت خلقتني وأنا عبدك
أنأى أنا عبدك وحدك ما أستطيع أعوذ بك من شر ما صنعت أبوء لك بنعمتك على وأبوء
بذنبي وإغفر لي فإنه لا يغفر الذنوب إلا أنت" وهو قائم من النهار موقفاً بها لغات من
يوحه قبل أن يسيق فهو من أهل الجنة ومن قالها من الليل وهو موقفاً بها لغات قبل أن
يصبح فهو من أهل الجنة. صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم

"الرقص" عقوبة السجناء الرجال في القلبن!!!

إنكظر لشرطون في السجنين في القلبن عقوبة خاصة جداً لتدبير التزلاء من
الرجال" وهي الرقص عن إيقاع أغنيات الشانبات والتسعينات تهدف العقوبة
إلى الحد من عزوبة السجناء التي تسبب أمراضاً ومشاكل خضفة داخل السجنين
بين التزلاء أنفسهم أو بينهم وبين الحراس أو بين المسجونين أن الرقص ليس مجرد
تمارين رياضية وإنما طريقة لتفريغ الطاقة بعيداً عن الأعمال الدوائية

الأبراج والحب

جرج القوس (من 22 نوفمبر - 21 ديسمبر)

يتمتع مولود القوس بروح كريمة ومبدعة على المصممين، المادى والمادى
ولا يسلم الآخرون بالتدخل في شئونه الخاصة كما أنه غير تقليدى في كل

أمر من أموره الحياتية ويكره المراسم التقليدية لحرورية التعارف عليها في الزواج وأكثر ما
يتميزه الناس الذين يتكلمون بإستمرار بل عليه أن يتصرف بوضى ومستقلة وحكمة.

الرجل القوس موفوعاً به المرأة:

الرجل القوس مثقال دائماً متمسك، خيالي، مرفقة جداً يعيش في عالم خيالي يؤمن

ولا يسلم الحقيقة التي يتقدمها وكثيراً ما يقع في حيرة وتربد ويحفل بين ما يقبله ويحلم
به وما يراه في عالم الحقيقة والواقع. يقدر المرأة ويحبها أن تكون مرحة ومتفهمة وتصرفت

بساطة من غير تصنع أو تكلف ولا يملك الجمال عنده عنصراً مهماً لكنه يقدر الكزاء ويحب
المرح والإبتعاد عن القلق.

الرجل القوس موفوعاً به الرجل:

تنظر المرأة القوس إلى الحياة ببساطة بالغة وتعبر عن مشاهرها بطلاقة تهوى السفر واكتشاف

كل مجهول يخفى وهي لا ترغب عادة في الزواج المبكر أو الإلتزام بالحياة الزوجية والأعمال
الخزائية ويبحث عن رجل يصنى بإلتزام شديد لأحاديثها وتهوى الجدل والمناقشة





الهندسية للحاويات

ش.م.م.

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والمصدرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سايا باشا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٢) - فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) - ص.ب. ٢٢٠ ميلادي جابر - الإسكندرية



اللواء / حسين الهرملي يسلم درع الميناء لمسئولي الموانئ
بولاية جواتيمالا



اللواء / حسين الهرملي يسلم درع الميناء لمسئولي جواتيمالا



صحة الأكاديمية أثناء زيارتهم لميناء دمياط

قام كلٌّ من السيدة ماريا أنابيل مسنولة الموانئ في دولة جواتيمالا وتصل سفارة جواتيمالا بالقاهرة السيد دانييل رود بزيارة لميناء دمياط.

كان السيد اللواء بحري / حسين الهرملي رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط قد إستقبل الضيوف حيث رافق الوفد الزائر بجولة ميدانية للميناء والإدارة الإلكترونية والوجسيتية وأرصفته الغاز والخدمات كما تناول السيد اللواء رئيس الهيئة مع السادة الضيوف سبل التعاون المشترك بين مصر وجواتيمالا في مجال النقل البحري وإدارة الموانئ.

وقد قام السيد اللواء / حسين الهرملي بعرض الإمكانيات التي يتمتع بها الميناء علما بأن هذه الزيارة كانت ضمن جولة قام بها الضيوف لزيارة عدة موانئ مصرية أخرى.



أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

تتقدم باسمي التهانى الم



معالي الدكتور

خالد بوشيت

على الثقة التى أولاها معاليه

خادم الحرمين الشريفين

الملك عبد الله بن عبد العزيز حفظه الله

صدور قرار جلالتة الملكى

بتعيين معاليه رئيساً

للمؤسسة العامة للموانئ بالمترتبة الممتازة

تمنيتين لمعاليه كل تقدم وازدهار ونجاح

للموانئ السعودية تحت قيادة معاليه



أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

يهنئون



الصادرة عن إتحاد الموانئ البحرية العربية

ويتمنون لرئيس التحرير

والقائمين على تحريرها وإصدارها

كل تقدم وازدهار ونجاح

ملتحم انترناشيونال



العروس / نعمة
العريس / أحمد وألف مبروك



في حفل بهيج تم خطوبة الأنسة / هاتن رمضان
على الأستاذ / حاتم
تهنئة قلبية من عبد الرحيم مصطفى



العروس / منار محمد مرسى
العريس / رمضان شوقي ألف مبروك



الزميل محمد صابر لمجلة انترناشيونال يهنئ
العروسين المندسين / محمد سليمان والمهندسة / أمل
عبود بالخطوبة السعيدة ألف مبروك



والدة مروه ووالدها من
متحف الأحياء المائية
يهنئون بجلتكم مروه
خميس حسن بمناسبة أول
حفيدة لهم حبيبة أشرف
الجندى



زياد نصر قاسم



محمد عبد النعم



سهي سمير أحمد



سمير سمير أحمد



العروس / ثروين على عبد الحميد
العريس / عمر رمضان عبد العال ألف مبروك



حفل ختام دورة الموارد البشرية

مخاطر العمالة الأجنبية في ورشة الموارد البشرية ببورسعيد

تحقيق / نصر الألفي : إذا اتبعت لك الفرصة وتجهز داخل الموارد البشرية وحضرها مسئولى الموارد البشرية بمنطقة الإستثمار ببورسعيد أثناء فترة الرست (الاستراحة لتقابل بمصانع بورسعيد منهم) مجموعة مصانع الغذاء (ستشعر أنك في مكان آخر خارج جمهورية مصر العربية لوتس الملابس الجاهزة - المندس حمام جرد ستجد جنسيات العالم محبته - الهندى والبنغالي والصيني ، ومجموعة مصانع رويال - ال علم الدين والفلبيني ... إلخ لقد زحمت هذه الجنسيات وبفوة تحصل على بورسعيد ... ومجموعة مصانع ترانس افريكا - فرس العمل المتاحة بمنطقة الإستثمار ببورسعيد ، هناك مخاوف الحاج محمود عبود ، وبيروتكى للملابس الجاهزة

شديدة من إنتشار الدماره وأمراض مثل الإيدز وبفيروس سى ، ويولان للملابس الجاهزة - المندس هانى الصيغتي، مصنع هناك مخاوف شديدة من تغيير النسيج الإجتماعى نتيجة للثقافات بلزا للملابس الجاهزة ، وبورسعيد لتصنيع الغذائى ريادة الرافدة من هذه العمالة حيث الذين يجذبون إلى واللاتيين وو - الأستاذ إبراهيم سويلان ، وبورسعيد للمطاحن ، وبورسعيد ... إن ما يحدث في بورسعيد الآن هو مشكلة كبيرة بدأت صغيرة الوطنية للسلب ، ورائف اليكترى ..

وإذا ما تركناها سنستشعر أكثر وأكثر كان هذا الخطر ما أثير ورشة العمل رغم أن موضوعها الأكاديمى محاكية تحدث في ورشة العمل التى إقامتها الهيئة العامة للإستثمار فى الفترة التطورات والظنم التى تطلق فى المصانع والشركات العالمية من 22 إلى 25 أكتوبر 2007 بالاشتراك مع مكتب اليونيدو للاستفادة منها فى تطوير العمل بمصانع بورسعيد تحدث هذه التابع للأمم المتحدة وحاضرت فيها الكثيرة غير أنسى خيرة الورشة إلى محاكمة للواقع الإقليم العمالة في بورسعيد حيد

إتضح أن أكثر من 80% من عمالة مصانع الإستثمار في عمالة واردة وأنها ليست فقط من خارج بورسعيد ولكن جزء لا يستهان به من خارج جمهورية مصر العربية من مجتمعات ليست فقط تحت تغطيتها تحت تغطيتها تحت خط الفقر حيث الهوى الذى يعيش فى الشوارع ويستمتع في حمامات عمومية والبنغالي والفلبيني وو .. أنهم يذهبون من بورسعيد إلى منطقة الإستثمار سرا على الإقدام حتى يوفروا الربح جنبه الذى سيكلفه الميكروباس !!!



نحو تطوير الجمارك

المؤتمر العربي الأول للتجارة والخدمات اللوجستية (العقبة - المملكة الأردنية الهاشمية)

11 - 12 نوفمبر 2007

تقييم سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة بالتعاون مع منظمة الأونكتاد التابعة للأمم المتحدة

قامت سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة بالتعاون مع منظمة الأونكتاد التابعة للأمم المتحدة بعقد المؤتمر العربي الأول للتجارة والخدمات اللوجستية بمدينة العقبة - الأردن خلال الفترة 11-12 من هذا الشهر. وقد كان المؤتمر بعنوان "نحو تطوير الجمارك".

جدولاً لجان الكشف والمعاينة ونموذج الإفراج الجمركي الموحد، وقد تم استعراض التكنولوجيا المختلفة المطبقة بالنظام، وفي ختام العرض تم توضيح نتائج تطبيق المنظومة المتكاملة من خلال إنخفاض زمن الإفراج الجمركي إلى الحد الأدنى، رفع كفاءة موظفي الجمارك وتطوير البنية التحتية والتنظيم والإداري على النحو الأمثل، زيادة إيرادات الجمارك المصرية من خلال النظام الناجح لإدارة المخاطر والتكامل المعلوماتي مع الجهات الأخرى التي تعمل بالمتناهي. وقد شهد اليوم الثاني والأخير للفعاليات المؤتمر مشاركة خبراء، تيسير التجارة لجمهورية الدول العربية بالأمم المتحدة وعلى رأسهم معالي السفير/ عادل خليل والسيد الدكتور/ محمد السور حيث تم إلقاء الضوء على أهمية إقامة تكامل إقتصادي عربي في ظل العولمة والتكتلات الاقتصادية الكبيرة، وتركزت النقاشات على أهمية تفعيل دور الإنفاذ الجمركي العربي ليكون إنطلاقة نمو تكامل إقليمي عزز دور منطقة التجارة العربية الحرة ويمسك الوحدة الإقتصادية العربية مع التركيز على ضرورة توحيد التشريعات الخاصة بالتجارة الخارجية والتابع مبدأ الضخامية في تنفيذ القرارات الصادرة من المجلس الإقتصادي، وتوحيد رسوم النقل بين البلدان العربية، توحيد إجراءات التفتيش الجمركي، إستكمال شبكات النقل البحري والجوي والبري والعمل على التواصل والربط الإلكتروني بين إدارات الجمارك العربية المختلفة لتتسبك اليات العمل الجمركي والإرتقاء بها، وقد ساه المؤتمر جو من الذكاء والمصفاة والتنظيم الرائج من جانب منظمة المؤتمر من سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة والعديد من الشركات المتشغمة.



مهندس جمال قطب يعرض المنظومة الجمركية المتكاملة بميناء السفنة

وفئها وأهلها وعن إطار المهني الخاص بها. كما عرض سيانته عرضاً حياً عن الإنجازات الفعلية التي تحققت حتى الآن وعن المشروعات المستقبلية، كما شارك السيد/ فاربريس ميايه مدير برنامج الأونكتاد عن دور الميناء من خلال منظومة أسبوكيا وورلد.

كما شارك وفد الأردن والمنطقة الاقتصادية بالعقبة عن العرض الخاصة بشركة العقبة لتداول الحاويات، مطار العقبة، النظام الآلي لمصلحة الجمارك الأردنية (أسبوكيا وورلد)، نظام إدارة المخاطر والتعريفات الجمركية الأردنية المتكاملة. كما إستعرض كل من السيد الأستاذ/ علي الزبيدي - مدير عام الجمارك اليمنية تجربة تحديث الجمارك اليمنية، والسيد الأستاذ/ أحمد ناصر - مدير إدارة الرقابة ومكافحة التهريب بالجمارك اللبنانية النظام الآلي لإدارة وتقييم المخاطر "جال"، والأستاذ/ خالد عثمان - مدير المعلوماتية ومنسق مشروع التجربة الخاصة بالجمارك السورية.

في نهاية جلسات اليوم الأول للمؤتمر، قدم السيد المهندس/ جمال قطب - نائب مدير عام شركة أمبرال مانجمنت كورپوريشن - المخطوطة لنظام مصلحة الجمارك المصرية والنظام المتكامل بميناء السفنة - عرضاً للمصالح العامة للمنظومة الجمركية المتكاملة (Amimenos) من خلال نموذج التعاون المشترك بين القطاع الخاص والعام "PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP". ومن خلال العرض، تم استعراض الخصائص المميزة للمنظومة والتي تشمل على مستودع بيانات متكامل لعرض البيانات التطبيقية بأسلوب فوري، ونظام الخدمات والإجراءات الجمركية على الإنترنت، نظام خدمة العملاء والمراكز اللوجيستية، نظام التكامل والتبادل الإلكتروني لبيانات مع المجتمع المدني، إضافة إلى نظام

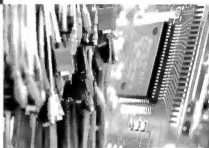
شارك في المؤتمر العديد من الدول العربية من بينها الأردن ولبنان وسوريا وليبيا والسودان واليمن والإمارات العربية المتحدة. وقد شاركت جمهورية مصر العربية ضمن فعاليات المؤتمر بمسلة مشاركة فعال. وبدأ على دعوة خاصة وجهت من إدارة سلطة المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة ومنظمة الأونكتاد، ومصلحة الجمارك المصرية فقد شاركت شركة أمبرال مانجمنت كورپوريشن ضمن الوفد المصري الذي ضم كل من السيد الأستاذ/ محمود أبوالمعالا - مدير مشروع التطوير والإصلاح الجمركي والسيد الأستاذ/ محمد السيد - مدير عام جمارك السفنة وذلك لعرض تجربة تطوير النظام الآلي لمصلحة الجمارك المصرية من خلال المنظومة المتكاملة للتطوير بميناء السفنة الإلكتروني. وقد إلتحق بفعاليات المؤتمر السيد الأستاذ/ نادر الذهبي رئيس مجلس مفوضي سلطة منطقة العقبة الاقتصادية الخاصة - بكلمة من أهمية الإصلاحات وضرورة تطوير معايير التبادل الجمركي بين البلدان العربية من أجل تحقيق منطقة تجارة عربية حرة كما تحدث السيد الدكتور/ ط خاك أحمد - مفوض الشؤون الإدارية والمالية والسلطة ومفوض شؤون الإيرادات والجمارك بالتابع إلى المنطقة الاقتصادية الخاصة بالعقبة وعن



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE[®] CERTIFIED
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

